



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं 55।
No. 55।

नई दिल्ली, वृहस्पतिवार, मार्च 1, 2012/फाल्गुन 11, 1933
NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2012/PHALGUNA 11, 1933

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/54/2011-एनएसआईसीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तिया का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा सलान आदेशानुसार, न्हावा शेवा इटरनेशनल कटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमानों के सामान्य सशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/54/2011-एनएसआईसीटी

न्हावा शेवा इटरनेशनल कटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2012 के 14वें दिन पारित)

यह मामला न्हावा शेवा इटरनेशनल कटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमानों के सामान्य सशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव मे संबंधित है।

2 एनएसआईसीटीपीएल जगहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) मे एक बोओटी परिचालक, का प्रशुल्क पिछली बार प्रशुल्क आदेश दिनाक 30 दिसंबर 2008 द्वारा 27 जनवरी 2012 वैधता अवधि के साथ निर्धारित किया गया था। उक्त आदेश मे, एनएसआईसीटीपीएल के तत्कालीन मौजूदा दरमानो मे वर्ष 2009 के लिए 18 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि की गई थी। अनुवर्ती दो वर्षो अर्थात् 2010 और 2011 के लिए, तत्सम्बन्धी पिछले वर्षो के प्रशुल्क मे 3.27 प्रतिशत और 3.86 प्रतिशत की ग्रेडिंड वृद्धि अनुमोदित की गई थी।

3.1 इस प्राधिकरण ने एक सयुक्त आदेश दिनाक 30 सितंबर 2008 परित किया था जिसमे महापत्तन न्यासो और निजी टर्मिनलो से अपेक्षा की गई थी कि उस वित्तीय वर्ष जिसमे प्रशुल्क संशोधन देय हो, के 30 जून तक अपने प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करे। तूकि दिसंबर 2008 मे निर्धारित एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की वैधता वर्ष 2011-12 देय थी इसलिए एनएसआईसीटीपीएल से यह अपेक्षा की गई थी कि अपने प्रशुल्क क संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 जून 2011 तक दाखिल करें। तदनुसार एनएसआईसीटीपीएल को हमारे पत्र दिनाक 15 जुलाई 2011 द्वारा इस संबंध मे अनुस्पर्श करवाया गया था।

3.2. एनएसआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनाक 27 जुलाई 2011 द्वारा अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अक्टूबर 2011 तक समय देने का अनुरोध किया गया था। एनएसआईसीटीपीएल को हमारे पत्र दिनाक 4 अगस्त 2011 द्वारा मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो के खंड 3.1.3 के अनुसार 27 अक्टूबर 2011 तक अपना प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य मे एनएसआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनाक 27 अक्टूबर 2011 के कवर के अर्तात् अपने दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव दिनाक 27 अक्टूबर 2011 मे कही गई मुख्य बाते नीचे सारबद्ध की गई हैं—

(i) प्रशुल्क की समीक्षा के लिए आवेदनपत्र 2008 और 2009 के पिछले टीएएमपी आदेशो और इन आदेशो द्वारा यथा निर्धारित टर्मिनल की क्षमता के आधार पर तैयार किया गया है। इस संबंध मे, एरा भाईसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव मे उपर्युक्त आदेशो मे दी गई निम्नलिखित स्थितियो/दिशानिर्देशो के सदर्भ मे तैयार किया है।

(ii) 2008 आदेश पैरा 13 (ii)(क)

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो का खंड 22 अपेक्षा की गई है कि टीएएमपी का ऐसे कारको द्वारा, अन्य चीजो के बीच मागदेशन किया जाए जो प्रतिस्पर्धी समाधानो के मित्यायी उपयोग, कार्यनिष्ठादान मे कुशलता और सर्वोत्तम निवेश को प्रोत्साहन मिलेगा। अत कार्यनिष्ठादान को पुरस्कृत किए जाने की जरूरत है जिससे समाधानो के कुशल उपयोग की वजह से आउटपुट बढ़ता है। प्रशुल्क निर्धारण लागत जमा फ्रेमवर्क मे मात्र आर्थिकीक कार्यवाही नहीं हो सकती अपितु यह उपयोगताओ और पत्तन परिचालको के हित का सहुलन बनाती है और परिचालको की दीर्घकालिक वित्तीय वैधता को लेखा मे लिए जाने की जरूरत है ताकि पत्तन क्षेत्र मे अत्यावश्यक निजी निवेश के प्रवाह को प्रोत्साहित किया जा सके।

(iii) 2008 आदेश पैरा 13(ii)(ख)

इस प्राधिकरण को लगता है कि अर्जित या अर्जित किए जाने योग्य वास्तविक मात्राओ की बजाय टर्मिनल की मानक क्षमता के सदर्भ मे प्रशुल्क निर्धारित किए जाने का तरीका उपयुक्त होगा। एक

परिचालक कुशलता में सुधार करते हुए और/अथवा ओर पूजी इफयूजिंग करते हुए मानक क्षमता से अधिक मात्राओं का प्रहस्तन कर सकता है। तथांपि प्रशुल्क निर्धारण का तरीका मानक क्षमता और विनियुक्त अतिरिक्त पूजी से अधिक मात्राओं के प्रहस्तन पर होने वाले किसी व्यय को स्वीकार नहीं कर सकता। उसी समय किसी परिचालक को मानक क्षमता से अधिक उसके द्वारा प्रहस्तित उच्चतर मात्राओं के लेखा पर कम किए गए प्रशुल्क द्वारा नुकसान नहीं कराया जा सकता। अत किसी परिचालक के वास्तविक आकड़ों पर ही विश्वास करने की वजाय परिचालनों और सपदा उपयोगिता के कुछ पूर्व निर्धारित मानकों के सदर्भ म प्रशुल्क निर्धारित करने का बेहतर तरीका है। ऐसी मानक तरीके से कुशल परिचालन का लाभ हांगा और उसी के साथ वास्तविकताओं के नाम पर उपयोक्ताओं पर डाली जाने वाली अकुशलता की लागत को स्वीकार नहीं करते हुए उपयोक्ताओं के हित ली रक्षा करता है। यह विनिर्दिष्ट करते समय कि लागत जमा दृष्टिकोण जारी रहेगा 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड 241 मे भी मानक दृष्टिकोण खोजने के लिए किए जाने वाले प्रयासों के बारे मे कहा गया है।

(iv) 2008 आदेश पैरा 13(ii)(ख)

अत मात्रा कुशलता जो टर्मिनल की मानक क्षमता के अनुसार यातायात स्तर पर विचार करते हुए समझ है, को स्वीकार करने के लिए मोजूदा दृष्टिकोण समायोजित करने के लिए उपयुक्त प्रकट होता है।

(v) 2008 आदेश पैरा (ii)(ग)

2008 के दिशानिर्देशों मे निर्धारित फार्मूला इस गामल का विश्लेषण करने के लिए एनएसआईसीटी की मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया गया है।

(vi) 2008 आदेश पैरा 13(ii)(घ)

यदि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों मे निर्धारित कार्यपद्धति लागू की जाती है तो एनएसआईसीटी की मानक क्षमता जोके बाद मे स्पष्ट की गई है- 1195 मिलियन टीईयू परिगणित होती है जिसे इस विश्लेषण मे यथा यातायात रत्तर सुविचारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के लिए निर्धारित मानक क्षमता लाइसेस करार के अधीन गारटीशुदा न्यूनतम थ्रुपुट का लगभग दोगुना है।

(vii) 2008 आदेश पैरा 13(iii)(घ)

सभी परिसपत्तियों एक समयावधि के बाद मूल्यहासित होती है और इसलिए इसका वही खाता मूल्य धीरे-धीरे कम होता है। परिणामस्वरूप, आरओसीई परियोजना अवधि मे कम होता है यदि पूजी का नियमित इफयूजन न हो और सेद्वातिक रूप से शून्य रत्तर पर पहुच सकता है जब एक बार परिसपत्तियों का पूरी तरह स मूल्यहासित किया जाता है। इस तरह, किसी परिचालक को उपलब्ध लाभ का पूर्ण आकार परिसपत्तियों के मूल्यहासित की वजह से कम हो जाता है। दूसरी ओर राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी बहिंप्रयाह रियायत करार के अनुसार रॉयल्टी की इकाई दर के बढने और मात्रा निर्माण की वजह से परियोजना अवधि मे धीरे-धीरे बढ़ता है। इससे उन्हे अनुमत प्रतिलाभ मे स प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित नहीं की गई लागत को पूरा करने के लिए परिचालकों की क्षमता प्रभावित होती है। उसी समय यह सुनिश्चित किया जाना जरुरी है कि केपिटल परिसपत्तियों के पुर्नमूल्यनिर्धारण की वजह से अप्रत्याशित लाभ परिचालकों को नहीं होगा। यह जरुरी हो जाता है कि परिसपत्तियों के लिखित मूल्य पर प्रतिलाभ स्वीकार करने की उपयुक्तता की पुन जॉच की जाए।

(viii) 2008 आदेश पैरा 13(iv)(क)

-

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासादीक होगा कि अब सुविचारित परिसपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के अनुवर्ती पशुल्क निर्धारण में बिना किसी बदलाव के अनुसारित किया जाएगा। यदि एनएसआईसीटी अधिक प्रिवेश भी करता है तो इसे कुशलता में सुधार या मानक क्षमता से अधिक मात्राओं के प्रत्येक ने प्रयोजन के लिए लिया जाएगा और इसलिए ऐसे निवेश की लागत अतिरिक्त मात्राओं से राजारन में से परिचालक द्वारा पूरी की जानी चाहिए।

(ix) 2008 आदेश पैरा 13(vi)(ख)

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों का यड 213 अपेक्षा करता है कि भिन्न-भिन्न आदेशों की वजह से प्रादृश्य लाभ को प्रशुल्क सशोधित करते हुए समायोजित किया जाएगा। 2000 के प्रशुल्क आदेश में अधिरोपित शर्त अपेक्षा करती है कि सम्पूर्ण (अदेश) लाभ समायोजित किया जाए। एनएसआईसीटी ने 2000 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित शर्त का चुनौती नहीं दी है जिसने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश की अधिसूचना तक एनएसआईसीटी के मामले का मार्गदर्शन किया था। एनएसआईसीटी को अधिशेष का 50 प्रतिशत रखने की अनुमति दी गई थी क्योंकि ये दिशानिर्देश मात्राओं का निर्माण करने में परिचालक के प्रयासों को स्वीकार करते हैं।

(x) 2008 आदेश पैरा 13(viii)

भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेशों के अनुपालन में फरवरी 2008 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित महापत्तन न्याया में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपकृष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देश कटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने की कार्यपद्धति निर्धारित करते हैं। कटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट क्षमता और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य है। उसमें निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए और एनएसआईसीटी द्वारा परिचालित टर्मिनल की घाट लम्बाई पर विचार करते हुए घाट क्षमता 11,95,740 टीईयू परिगणित होती है। इसी तरह यार्ड क्षमता 23,11,292 टीईयू परिगणित होती है। चूंकि घाट क्षमता यार्ड क्षमता से कम है, इसलिए 11,95,740 टीईयू की घाट क्षमता का मूल्य एनएसआईसीटी द्वारा परिचालित टर्मिनल की मानक क्षमता के रूप में सुविचारित किया गया है।

(xi) 2008 आदेश पैरा 13(ix)(क)

चूंकि मानक क्षमता स्तर की सीधा तक ही यातायात भविष्य अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए अतिरिक्त दृष्टिकोण में सुविचारित किया गया है इसलिए ऐसे क्षमता स्तर के तदनुरूपी पूँजी लागत को ही स्वीकार किया जा सकता है।

(xii) 2008 आदेश पैरा 13(ix)(क)

तदनुसार इस कार्यवाही में विचाराधीन मानक क्षमता के लिए प्रासादीक 1 जनवरी 2009 को परिसपत्तियों का कुल सकल मूल्य ₹ 83,864 लाभ है।

(xiii) 2008 आदेश पैरा 13(ix)(ग)

इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि 119 मिलियन टीईयू की मानक क्षमता प्राप्त करने के लिए प्रासादीक उपस्कर लागत में सशोधन के बाद एनएसआईसीटी के वार्षिक लेखों के अनुसार परिसपत्तियों का सकल प्रखड़ 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर पूँजी लागत अनुमानन के भीतर है। ऐसी स्थिति में, एनएसआईसीटी के बही खातों से विपरित उनके मूल्यों के साथ यातायात की मानक क्षमता प्रहसित करने के लिए अपेक्षित परिसपत्तियों का सकल मूल्य इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(xiv) 2009 आदेश पैरा 4

इस प्रकार यह स्पष्ट है कि किसी भी रोयल्टीक न सितम्बर 2008 आदेश मे एनएसआईसीटी मामले मे प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अग्रीकृत कार्यपद्धति पर कोई भी आपत्ति नहीं उठाई थी। विचार-विमर्श कार्यवाही मे किए गए अनुराध और दिए गए सुझाव दृष्टिकोण का और सरल बनाने के लिए यहुत हैं। ऐसी स्थिति मे, इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी मामले मे सितम्बर 2008 के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश मे अनुसरित दृष्टिकोण के आधार पर मानक क्षमता की पुष्टि करने का निर्णय लिया है। जैसाकि सितम्बर 2008 के पूर्ववर्ती आदेश मे गुरुव्य रूप से बताया गया है, अग्रीकृत सशोधित दृष्टिकोण से परिचालक और उपयोक्ता दोनों लाभ की स्थिति मेरहे हैं। सशोधित दृष्टिकोण किसी परिचालक को अपने प्रतिलिपों मे सुधार करने के लिए मात्राओं के उच्चनर गतर पर प्रहस्तन करने के लिए प्रात्साहित करता है। यह सभव है कि प्रशुल्क मे रॉयल्टी पास-थू के स्तर को प्रगामी कम किया जाना सभव है जिससे उपयोक्ताओं पर प्रशुल्क योजा कर्य होगा।

42. एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क समीक्षा के लिए मुख्य विषयपत्राएँ और परिकल्पनाएँ नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

- (i) 2009 से 2011 की पूर्व अवधि के परिणाम इन अवधियों के लेखनीकित लेखों आर-पीएल से दिसंबर 2011 अवधि के पूर्वानुमान के आधार परे 11,95,470 टीईयू की मानक क्षमता पर सुविवारित किए गए हैं।
- (ii) इन परिणामों की गणना मे
 - (क) मूल्यहास मानक क्षमता के लिए अपेक्षित मानक परिस्पत्तियों पर सुविचारित किया गया है।
 - (ख) व्यय 2008 मे अनुसरित कार्यपद्धति के अनुसार प्रभाजित किए गए हैं।
 - (ग) रॉयल्टी 2009 के आदेश के अधीन अनुमत प्रतिशत पर स्वीकृत की गई है। तथापि एनएसआईसीटीपीएल सहमत नहीं था और दोहराया है कि पूरी रॉयल्टी लागत रूप मे स्वीकार की जानी चाहिए। एनएसआईसीटीपीएल ने वष 2012-13 के लिए 100 प्रतिशत रॉयल्टी पर विचार किया है और इस प्राधिकरण से निम्नलिखित कारणों से इसपर विचार करने का अनुरोध किया है—
- (i) रॉयल्टी एक लागत है। यह केवल रायल्टी की वजह से ही था कि एनएसआईसीटीपीएल का सुविधा के निर्गमन और परिचालन का अधिकार दिया गया था। बोली शर्तों न रॉयल्टी को प्रशुल्क के परिकलन मे शामिल किए जाने से इकार नहीं किया गया था।
- (ii) मत्रालय के आदेश स.पीआर/14019/सी/2002-पीजी के अनुसार यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि बोलिया आमत्रित करते समय बोली दस्तावेजों मे रॉयल्टी की स्थिति स्पष्ट की जानी चाहिए थी। बोलीदाताओं को जेनपीटी के आमत्रण मे पूर्ण अथवा आशिक रॉयल्टी से इकार किए जाने के सबध मे कोई शर्त नहीं थी।
- (iii) दिशानिर्देशो का खड 281 बोली शर्तों के मूल टेनेट्स के विरुद्ध जाता है और सुविधा को परिचालित करने के लिए एनएसआईसीटीपीएल के अधिकार को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। उक्त दिशानिर्देश के अनुसार रॉयल्टी को परिचालक को होने वाले सभावित नुकसान से बचाने के लिए लागत रूप मे लेखा मे लिया जाएगा। रॉयल्टी का हिस्सा अस्वीकार किए जाने से नुकसान होगा। इसलिए यदि नुकसान होता है तो पूर्ण रॉयल्टी स्वीकृत की जाए।
- (iv) दूसरी उच्चतम रॉयल्टी का मान्यदा भत्ता भी बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। इस प्राधिकरण न मार्च 2006 आदेश से पहल के इसके राशी आदेशो मे पूर्ण रॉयल्टी प्रशुल्क के परिकलन मे स्वीकृत किया गया है।
- (v) खड 281 के अनुसार रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन हाँगा। लाइसेंस अवधि के लिए अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटीपीएल द्वारा रु 4039 करोड के विपरीत रु 4345 करोड थी। अगले निम्नतम बोलीदाता की औसत रॉयल्टी प्रति टन एनएसआईसीटीपीएल के रु 2601 के विपरीत रु 2617/परिगणित होता

है। इसलिए, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा मुगतान की गई पूर्ण रॉयल्टी अवश्य स्वीकार की जानी चाहिए।

- (III) नियोजित पूजी 1 जनवरी 2009 को मानक अचल परिस्पतियों के सकल मूल्य के रूप में लिया गया है क्योंकि 2008 के आदेश के पैरा 13(iv) (क) में कहा गया है कि नियोजित पूजी सभी अनुवर्ती प्रशुल्क सशोधनों के लिए सुविचारित की जाएगी।
- (IV). जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 अवधि के लिए वास्तविक मात्रा 2009 के आदेश के अधीन 44,13,939 टीईयू की अनुमानित मात्रा की तुलना में 44,99,542 टीईयू है। 193 प्रतिशत की मिन्ता है। अधिशेष की मिन्ता 20 प्रतिशत से कम है। चूंकि प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादन भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है इसलिए इस अवधि में प्रकट होने वाले अधिशेष के समायोजन की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (V). अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए अधिशेष 2009 आदेश में ₹ 217 33 करोड़ निर्धारित किया गया है। इस अवधि के लिए वास्तविक मात्रा 49,03,484 टीईयू है और इस अवधि के लिए अनुमानित यातायात 43,13,645 था, मिन्ता 20 प्रतिशत से कम है और इसलिए कोई अधिशेष समायोजित नहीं किया जाना चाहिए।

बिना स्वीकार किए स्वीकार करने हुए भी कि ₹ 217 33 करोड़ का अधिशेष तत्कालीन टीएसपी द्वारा, दिशानिर्देशों अनुसार, यथा निर्धारित समायोजन की अपेक्षा करता है, ऐसे अधिशेष का 50 प्रतिशत परिचालक द्वारा रखे जाने की अनुमति दी गई है। इस प्रकार जनवरी 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए अधिशेष ₹ 108 66 करोड़ होगा। इसमें से ₹ 43 47 करोड़ 2009 आदेश में समायोजित किया गया है, शेष ₹ 65 19 करोड़ अनुवर्ती प्रशुल्क सशोधन में समायोजित किया जाना है।

एनएसआईसीटी ने इस लेखा पर पूर्व अधिशेष के किसी समायोजन पर विचार नहीं किया है।

- (VI). जनवरी 2012 से दिसंबर 2014 अवधि के पूर्वानुमान 11,95,740 टीईयू की मानक मात्रा पर अनुमानित किए गए हैं। पश्चिम तट पर अन्य टर्मिनलों से प्रतिस्पर्धा बढ़ी है और एनएसआईसीटीपीएल समझता है कि और कटेनर टर्मिनल मुद्दा और हजीरा में शुरू किए जाने की योजना है। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल ने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर अपनी गणनाएं व्यवस्थित की हैं।
- (VII). वर्ष 2011–12 के लिए अधिसूचित वृद्धि कारक 6 प्रतिशत है। मार्च 2010 के लिए डब्ल्यूपीआई मार्च 2009 से 10 36 प्रतिशत ज्यादा है, इसी तरह मार्च 2011 के लिए डब्ल्यूपीआई मार्च 2010 की अपेक्षा 9 68 प्रतिशत ज्यादा है। वास्तविक मुदास्फीति विशेषत खाद्य मुदास्फीति और ईंधन पिछले दो वर्षों में लगभग 15 प्रतिशत वार्षिक से अधिक है। अत एनएसआईसीटीपीएल ने 9 5 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार नहीं किया है जो भारत सरकार द्वारा प्रकाशित डब्ल्यूपीआई के सचलनों के आधार पर परिगणित किया गया है।
- (VIII). एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट वित्तीय स्थिति निम्नवत् है—
(₹ 0 लाखों में)

विवरण	वास्तविक				अनुमान		
	2009 (जन – मार्च)	2009-10	2010-11	2011 (अप्रै-दि)	2012	2013	2014
यातायात (टीईयू में)	298935	1195740	1195740	896805	1195740 *	1195740 *	1195740 *
परिचालन आय	9287	41279	44208	34186	44599	44592	44592
परिचालन व्यय	3 870	18,403	21 200	17,711	38,935	41,499	44,375
मूल्यहास	1154	5552	5619	4111	5489	4935	4682
उपरिव्यय	493	1,709	1 856	1,469	2 236	2,412	2,604
आरओसीई (अनुमत)	3355	13418	13418	10064	13418	13418	13418
निवल अधिशेष/घाटा	406 50	2196 50	2114 30	831.50	(15479)	(17673)	(20487)
निवल अधिशेष/घाटा आय के प्रतिशत रूप में	4%	5%	5%	2%	-35%	-40%	-46%
औसत अधिशेष/घाटा			4 0%			40.09%	

* केवल मानक क्षमता के स्तर तक।

4.3 उपर्युक्त घाटा स्थिति के आधार पर, सामान्यत यह देखा गया है कि एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2011 मे प्रचलित प्रशुल्क मे 3750 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि की मांग की है।

4.4. एनएसआईसीटीपीएल ने वित्तीय वर्ष 2008-09 से 2010-11 के अपने लेखापरीक्षित लेखो की प्रतिया भेजी है।

4.5 एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशो के सशोधन के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा टेरी को नियुक्त किया गया है और यह अनुमान लगाया गया है कि इस सशोधन मे कई मुददो को सशोधित किया जाएगा, जिन्हे प्राधिकरण स्वयं विभिन्न आदेशो मे उठाता रहा है। इस आधार पर कि सशोधित उसके प्रशुल्क सशोधन को रोका जाए।

5 निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार एनएसआईसीटीपीएल से प्राप्त प्रस्ताव (सिवाय वार्षिक लेख) की प्रति टिप्पणिया एनएसआईसीटीपीएल को उसकी टिप्पणियो के लिए भेजी गई थी। उपयोक्ता सगठनो से प्राप्त उपयोक्ताओ/उपयोक्ता सगठनो द्वारा की गई टिप्पणियो पर इस मामले को अतिम रूप दिए जाने तक कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है।

6.1 प्रस्ताव की प्राथमिक सरीका के आधार पर, एनएसआईसीटीपीएल से हमारे पत्र दिनांक 28 नवबर 2011 द्वारा अनुरोध किया गया था कि विभिन्न मुददो पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे। एनएसआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 30 दिसंबर 2011 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नो और एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भेजे गए प्रत्युत्तर को नीचे तालिकाबद्द किया गया है –

क्र.सं (क)	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न सामान्य	एनएसआईसीटीपीएल से प्राप्त प्रतिसाद
(I)	फार्म-1 मे क्र स 3 मे, एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि इसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत और क्षमता आधारित है। एनएसआईसीटीपीएल सेवा प्रदान करने की लागत पर निष्पादन मे अनुमानित सुधार का प्रभाव बताए।	प्रस्तावित दरमान के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित उत्पादकता का तलचिह्न स्तर 20 फेरे प्रति घटा जोकि रियायत करार के अनुसार प्रतिबद्ध है।
(II)	फार्म - 1 का क्र स 4 एनएसआईसीटीपीएल से अपेक्षा करता है कि दरमानो मे प्रस्तावित बदलावो के कारणो के साथ मौजूदा और प्रस्तावित दरमान भेजे। हालाकि एनएसआईसीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान भेजा है, परन्तु इसने प्रस्तावित बदलावो के कारण नहीं भेजे है। फार्म-1 के क्र स 4 पर अपेक्षित सूचना भेजे।	यह प्रस्ताव मानक क्षमता पर मात्राओ और प्रतिलाभ की लागू दर के आधार पर प्रस्तुत किया गया है। प्रशुल्क वृद्धि फार्म 3क मे यथा निर्दिष्ट पूँजी पर प्रतिलाभ मे कमी के आधार पर परिणामित किया गया है। कोई नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित नहीं की गई है और न ही शर्तो मे बदलावा किया गया है। मौजूदा और प्रस्ताव दरमान की तालिका संलग्न की गई है।
(III)	एनएसआईसीटीपीएल ने फार्म - 1 के क्र स 5 मे यथापेक्षित टिप्पिकल टर्मिनल उपयोक्ताओ के लिए औसत लागत मे बदलाव के बारे नहीं भेजे हैं। एनएसआईसीटीपीएल अपेक्षित-ब्यारे भेजे।	टिप्पिकल टर्मिनल उपयोक्ता की मुख्य लागत विदेशगामी कटेनरो के लिए स्टीवडोरिंग प्रभार है। प्रशुल्क सशोधन की वजह से बदलाव निम्नवत होगा, इन लागतो मे पोत से गेट के अदर/बाहर या रेल मे/बाहर उतराई/लदाई से सभी प्रशुल्क शामिल हैं।

लागत ब्यारे	मौजूदा लागत	प्रस्तावित लागत
लदा हुआ कटेनर 20 लबाई से अनाधिक	3341 26	4594 20
लदा हुआ कटेनर 20 से अधिक और 40 तक	5011 87	6891 32
लदा हुआ कटेनर 40 से अधिक	6682 47	9100 30
लदा हुआ आइसीडी कटेनर 20	4343 61	6972 48
लबाई से अनाधिक		
लदा हुआ आइसीडी कटेनर 20 से अधिक और 40 तक	6516 43	8956 72
लदा हुआ आईसीडी कटेनर 40 से	8687 22	11944 93

		<table border="1"> <thead> <tr> <th>अधिक</th><th></th><th></th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>खाली कटनर 20 लबाई से</td><td>2784 38</td><td>3628 52</td></tr> <tr> <td>अनाधिक</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>खाली कटनर 40° तक और अधिक</td><td>4176 58</td><td>5742 77</td></tr> <tr> <td>ग्नाली कटनर 40 से अधिक</td><td>5568 73</td><td>7657 81</td></tr> </tbody> </table>	अधिक			खाली कटनर 20 लबाई से	2784 38	3628 52	अनाधिक			खाली कटनर 40° तक और अधिक	4176 58	5742 77	ग्नाली कटनर 40 से अधिक	5568 73	7657 81																									
अधिक																																										
खाली कटनर 20 लबाई से	2784 38	3628 52																																								
अनाधिक																																										
खाली कटनर 40° तक और अधिक	4176 58	5742 77																																								
ग्नाली कटनर 40 से अधिक	5568 73	7657 81																																								
(iv)	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्नन स्तरों से सबधित होना चाहिए। इस सदर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल फार्म - 1 के क्र स 6 में यथा-अपेक्षित उत्पादकता के मौजूदा निष्पादन और लक्षित उददेश्य मेजे। एनएसआईसीटीपीएल अपने मसौदा दरमान में इसे शर्त रूप में शामिल करने पर विचार करे।	प्रस्तावित दरमान के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित उत्पादकता का तलचिह्नन स्तर 20 फेरे प्रति घटा है जो रियायत करार के अनुसार प्रतिबद्ध है।																																								
(v)	एनएसआईसीटीपीएल 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड 251 में किए गए विनिर्दिष्ट के मद्देनजर वर्ष 2009 से 2011 के वास्तविक यातायात और वित्तीय/लागत व्यारो के आलोक में वर्ष 2012 से 2014 के लिए विस्तृत गणनाओं के लागत विवरणों का एक वैकल्पिक सैट मेजे।	<p>मौजूदा प्रशुल्क संशोधन आवेदन टीएमपी के 2008 तथा 2009 के पिछले आदेशों के आधार के आधार पर तैयार किया गया है और टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित मानक क्षमता पर आधारित है।</p> <p>2009 से 2011 के दौरान, जवाहरलाल नेहरू पत्तन और गुजरात में अन्य पत्तनों में वृद्धि को नीचे सारबद्ध किया गया है—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>मात्रा ए 000' टीइयू में</th> <th>वृद्धि %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>वर्ष 2008</td> <td>4 175</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2009</td> <td>3,855</td> <td>(7 66%)</td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2010</td> <td>4,281</td> <td>11 00%</td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2011 (अनुमानित)</td> <td>4,288</td> <td>0 16%</td> </tr> </tbody> </table> <p>चूंकि जेएनपीटी में टर्मिनल 100 प्रतिशत क्षमता से अधिक परिचालन कर रहे हैं और 2012-14 में प्रत्यक्ष अवसरचना में किसी बढ़ोतरी की समावना नहीं है, इसलिए ट्रेड स्तर पर सेवाए प्रमाणित हो रही है। परिणामस्वरूप, मात्राओं के गुजरात पत्तनों में स्थानान्तरित होने की समावना है जहा मुन्दा पीपवाव और हजरिया में अतिरिक्त क्षमता सृजित की गई है।</p> <p>यह पूर्व अवधि के लिए गुजरात पत्तनों के नीचे दिए गए मात्रा आकड़े द्वारा प्रदर्शित किया गया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>मुन्दा</td> <td>840</td> <td>860</td> <td>1175</td> <td>1440</td> </tr> <tr> <td>पीपवाव</td> <td>193</td> <td>321</td> <td>466</td> <td>605</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>1033</td> <td>1181</td> <td>1641</td> <td>2045</td> </tr> <tr> <td>वृद्धि गाइओवार्ड</td> <td>-</td> <td>13 8%</td> <td>39 0%</td> <td>24 6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>दोनों इन पत्तनों और हजरिया में नई सुविधा के 2012 के दौरान आने की समावना है। इसके जेएन पत्तन पर मात्राओं के प्रतिकूलत प्रमाणित होने की समावना है।</p> <p>मुख्य अवधि में नया टर्मिनल मी 2012-14 के दौरान शुरू होने की समावना है और जेएन पत्तन में मात्रा इस नए टर्मिनल के साथ बाटनी पड़ेगी।</p>		मात्रा ए 000' टीइयू में	वृद्धि %	वर्ष 2008	4 175	-	वर्ष 2009	3,855	(7 66%)	वर्ष 2010	4,281	11 00%	वर्ष 2011 (अनुमानित)	4,288	0 16%		2008	2009	2010	2011	मुन्दा	840	860	1175	1440	पीपवाव	193	321	466	605	कुल	1033	1181	1641	2045	वृद्धि गाइओवार्ड	-	13 8%	39 0%	24 6%
	मात्रा ए 000' टीइयू में	वृद्धि %																																								
वर्ष 2008	4 175	-																																								
वर्ष 2009	3,855	(7 66%)																																								
वर्ष 2010	4,281	11 00%																																								
वर्ष 2011 (अनुमानित)	4,288	0 16%																																								
	2008	2009	2010	2011																																						
मुन्दा	840	860	1175	1440																																						
पीपवाव	193	321	466	605																																						
कुल	1033	1181	1641	2045																																						
वृद्धि गाइओवार्ड	-	13 8%	39 0%	24 6%																																						

		<p>हमारे नियेदनों के आधार पर जय तक कि उपयुक्त प्रशुल्क वृद्धि प्रदान नहीं की जाती है, परिचालनों से रियायत करार के अनुसार जेएनपीटी को देय रॉयल्टी के रोकड़ ब्रॉहिंप्रवाह पर विचार करने के बाद नकारात्मक परिचालन मार्जिन में होने की सम्भावना है। इस स्थिति के अधीन रोकड़ नुकसानों को कम करने के लिए मानक क्षमता पर भी परिचालनों को बनाए रखना सभव नहीं होगा।</p> <p>तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है जोकि स्वतः ही बढ़ा हुआ है।</p> <p>(vi). एनएसआईसीटीपीएल सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिए यातायात सहित वास्तविक आकड़े भेजे।</p> <p>अप्रैल से नवंबर 2011 के लिए मात्राएँ 9,62,720 टीईयू हैं।</p> <p>अप्रैल से नवंबर तक मात्रा जेएनपीटी द्वारा उसके पत्र दिनांक 19 दिसंबर 2011 द्वारा पुष्टि की गई है। अप्रैल 2011 से नवंबर 2011 के लिए वित्तीय निष्पादन आपकी समीक्षा के लिए सलग्न किया गया है। समाय की कमी के मद्देनजर, हमने इस लेखांपरीक्षित सूचना को प्रबंधित नहीं किया है। प्राधिकरण को यातायात की इच्छा करनी चाहिए और वित्तीय परिणाम सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित होने चाहिए, हमें इन्हें आपकी ओर से सुनवाई पर उपलब्ध करवाए जाएं।</p> <p>(vii). वर्ष 2008-09 से 2010 के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अनुमत अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क में यदि कोई रियायत और छूट हो तो वर्षवार भेजें।</p> <p>टीएएमपी प्रशुल्क केवल अधिकतम स्तर है और प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर यथा स्पष्ट निम्नतर प्रशुल्क ऑफर किए जाने पर कोई रोक नहीं है। सामान्यतः, एनएसआईसीटीपीएल ग्राहकों को कोई रियायत उपलब्ध नहीं करवाता रहा है। तथापि, हमने मामला दर मामला आधार पर ग्राहकों को कुछ मात्रा सवधित रियायतें ऑफर की हैं। मात्रा छूटों के ब्योरे निम्नवत हैं—</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वित्तीय वर्ष</th> <th>राशि लाखों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>968</td> </tr> <tr> <td>2010-11</td> <td>330</td> </tr> </tbody> </table> <p>ख. वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों की तुलना</p> <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड़ 213 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करे। इस संदर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे—</p> <p>रियायत करार के अधीन न्यूनतम गारटीशुदा मात्रा 6,00,000 टीईयू है। 2008 और 2009 के टीएएमपी आदेश में यथा निर्धारित मानक क्षमता 11,95,740 टीईयू है। यह रियायत करार में सहमत मात्रा के दोगुना से अधिक है। इस प्राधिकरण ने मानक क्षमता और नियोजित पूँजी निर्धारित करने के लिए 2008 के दिशानिर्देशों को अंगीकृत किया है और इस आधार पर आदेश पारित किए गए हैं। अत लागू प्रत्यक्ष</p>	वित्तीय वर्ष	राशि लाखों में	2008-09	शून्य	2009-10	968	2010-11	330
वित्तीय वर्ष	राशि लाखों में									
2008-09	शून्य									
2009-10	968									
2010-11	330									
ख.										

		<p>निष्पादन 11,95,740 टीईयू निर्धारित किया गया है। वास्तविक डाटा मानक क्षमता के संबंध में भेजा गया था।</p>
(i).	एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2009 से 2011 के लिए फार्म-7 विधिवत् भरकर भेजें।	<p>टीएमी के आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2008 के पैरा 3 (ii) में कहा गया है – “तथापि, मानक क्षमता आधारित अंगीकृत पद्धति परिचालक को रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के भुगतान की पूर्ति के लिए कुशल परिचालक को अवसर प्रदान करती है जोकि मानक क्षमता से अधिक प्रहरित द्वारा योगदान से प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है”</p> <p>अतः फार्म 7 ऐसे मामले में प्रासंगिक नहीं है।</p> <p>तथापि, प्राधिकरण द्वारा यथा इसिस्टेड, हम फार्म 3क, 3ख में यथा अपेक्षित प्रारूप में वास्तविक मूल्य तथा लागतें भेज रहे हैं। कृपया नोट करें कि अवधियों को कलेंडर वर्ष रूप में लेते हुए आदेश पारित किया गया है जबकि लेखापरीक्षित लेखे वित्तीय वर्षों के लिए हैं, इसलिए जनवरी-मार्च 2009 अवधि के लिए राजस्व और लागतें 2008-09 के लेखापरीक्षित लेखों से लिया गया है। अप्रैल से दिसंबर 2011 के लिए राजस्व और लागतों का अनुमान लगाया गया है।</p>
(ii).	एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2009 से 2011 के लिए ऊपर यथा उल्लिखित आपने लागत विवरण में दिए जाने वाले ब्याज और टैक्स से पूछ्ने के अधिशेष और वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट अधिशेष के बीच अन्तर का मिलान करने के लिए मिलान विवरण अन्तर के कारणों के साथ भेजें।	मिलान भेजा गया है।
(iii).	<p>एनएसआईसीटीपीएल से अनुरोध है कि वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निम्नलिखित आय/व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें:</p> <p>(क). रिटर्न बैंक पूर्ववर्ती वर्षों के लिए अधिक प्रावधान</p> <p>(ख). पिछले वर्षों के रिटर्न बैंक के लिए छूट प्रावधान</p> <p>(ग). निवेश की बिक्री पर लाभ</p> <p>(घ). निवेश पर लाभांश</p> <p>(ঙ). विनिमय हानि (निवल)</p>	<p>ये पिछले वर्षों में लिए गए लागतों और संदेहपूर्ण ऋणों के कुछ प्रावधानों को आगे लेने की जरूरत नहीं है इसलिए इसे वापस लिया गया है।</p> <p>विचाराधीन अवधि में ऐसी कोई मद नहीं है।</p> <p>रोकड़ शेष मच्युअल निधियों में निवेश किए जा रहे हैं। ये इन निवेशों की बिक्री पर लाभ हैं।</p> <p>ये निवेशों पर प्रतिलाभों का प्रतिनिधित्व करते हैं।</p> <p>कम्पनी ने विदेशी मुद्रा ऋण लिया था और ये लाभ/हानि अवधि के अंत में बुक किए गए एमटीएम लाभ/हानि का प्रतिनिधित्व करते हैं।</p>

	(च). फ्रंट एंड और अन्य शुल्क (छ). संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान। (ज). धीमे चलने वाली वस्तुसूची के लिए प्रावधान (इ). अन्य वित्त प्रभार	ये प्रारंभित विदेशी मुद्रा ऋणों की हैंजिंग के लिए भुगतान किए गए प्रभार हैं। ये प्रावधान पुराने वसूली-योग्य के लिए हैं जिसमें प्रबंधन राय वसूली का संदेहपूर्ण है। वस्तुसूची में कुछ पुर्जे शामिल हैं जो कुछ वर्षों से चलन में नहीं थे, इस प्रकार ऐसे बिना उपयोग योग्य वस्तुसूची को हटाया गया है। ये वित्तीय संस्थानों से लिए गए ऋणों के लिए भुगतान किए गए प्रभार हैं।
(iv).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2008 द्वारा दरमान के तत्कालीन दरमान में 18 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि, जो वर्ष 2009 के लिए लागू की जानी थी, की थी। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए, तत्संबंधी पिछले वर्षों में 3.27 प्रतिशत और 3.86 प्रतिशत की ग्रेडिड वृद्धि अनुमोदित की गई थी। फार्म-7 भेजते समय, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, एनएसआईसीटीपीएल प्रशुल्क में उपर्युक्त वर्षावर वृद्धि के संदर्भ में वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित आय को अद्यतन करे।	जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, टीएमपी के 30 दिसंबर 2008 के आदेश के पैरा 3 (ii) में कहा गया है कि – मानक क्षमता आधारित अंगीकृत पद्धति परिचालक को रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के भुगतान की पूर्ति के लिए कुशल परिचालक को अवसर प्रदान करती है जोकि मानक क्षमता से अधिक प्रहसित द्वारा योगदान से प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित नहीं किया गया है। चूंकि प्रशुल्क मानक क्षमता पर निर्धारित किया गया है, इसलिए फार्म 7 प्रासंगिक नहीं है।
(v).	इस प्राधिकरण ने सितंबर 2008 के अपने आदेश के अनुच्छेद 13(xii) (च) द्वारा इस शर्त के अधीन वर्ष 2009 से 2011 के लिए लागत की मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान को अनुमति दी थी कि एनएसआईसीटीपीएल सत्यापन के लिए वित्तीय वर्ष 2002–03 से आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। एनएसआईसीटीपीएल ने प्रासंगिक निर्धारण आदेश नहीं भेजे हैं। अतः एनएसआईसीटीपीएल वित्तीय वर्ष 2002–03 से आयकर निर्धारण आदेश भेजे।	वित्तीय वर्ष 2002–03, 2003–04, 2004–05, 2005–06, 2006–07, 2007–08 के निर्धारण आदेश भेजे गए हैं। (एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित निर्धारण आदेशों की प्रतियों से यह देखा गया है कि आयकर प्राधिकारियों ने तासंबंधी वर्षों के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए तकनीकी सेवा शुल्क के 57 प्रतिशत को अरकीकार किया है।)
(vi).	यह याद किया जाए कि दिसंबर 2008 में पारित एनएसआईसीटीपीएल के आदेश में इसने उल्लेख किया था कि पूर्व अवधि (अप्रैल 2005 से सितंबर 2008) से संबंधित रु 173.87 करोड़ लाख के शेष असमायोजित पूर्व अधिशेष को जनवरी 2012 से शुरू होने वाले प्रशुल्क चक्र से समायोजित किए जाने पर विचार किया जाना है। एनएसआईसीटीपीएल ने अपने अब भेजे गए लागत विवरणों में पूर्व अधिशेष के उक्त समायोजन नहीं किया है। रु 217.36 करोड़ का वास्तविक कुल अधिशेष (अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए) दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश में समायोजन के लिए पहले ही परिमाणित किया गया है और रु 43.47 करोड़ की एक किस्त वर्ष 2012 के दौरान पहले ही समायोजित की जा चुकी है। अत एनएसआईसीटीपीएल प्रेषित किए जाने वाले अपने संशोधित लागत विवरण में अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 तक की अवधि के पूर्व अधिशेष के सबध में जरूरी समायोजन करे।	इस अवधि के लिए वास्तविक मात्रा 49,03,484 टीईयू है और टीएमपी ने इस अवधि के लिए 43,13,645 टीईयू यानायात पर विचार किया था, अंतर 20 प्रतिशत से कम है, इसलिए, कोई अधिशेष समायोजित नहीं किया जाएगा। स्वीकार करते हुए और बिना स्वीकार करते हुए भी कि रु 217.36 करोड़ का अधिशेष टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित समायोजन की अपेक्षा करता है, तो दिशानिर्दशा के अनुसार ऐसे अधिशेष का 50 प्रतिशत परिचालक द्वारा रखे जाने की अनुमति दी गई है। इस प्रकार, जनवरी 2005 से सितंबर 2008 अवधि का अधिशेष रु 108.68 करोड़ होगा। इनमें से रु 47.47 करोड़ समायोजित किया गया है (दिसंबर 30, 2008 आदेश का अनुलग्नक 2 देखें) रु 65.21 करोड़ अनुवर्ती प्रशुल्क संशोधन में समायोजन के लिए रह जाएगा।

ग.	वित्तीय / लागत विवरण							
1.	क्षमता:							
(i).	भेजी जाने वाली एनएसआईसीटीपीएल की घाट क्षमता की गणना के संदर्भ में निम्नलिखित भेजें							
	(क). घाट क्रेनों की संख्या, प्रति घटा प्रति क्रेन फेरो की औसत संख्या और टीईयू अनुपात से सबधित वास्तविक पैरामीटरों को लेखा में लेते हुए अपनी घाट क्षमता दर्शाते हुए गणना।	2008 और 2009 के टीएमपी आदेश टर्मिनल की मानक क्षमता का अनुमान लगाते हैं। क्षमता पर एनएसआईसीटी अभ्यावेदन स्वीकार नहीं किया गया था और मानक क्षमता उच्चतर स्तर पर निर्धारित की गई थी। एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बार-बार बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसरचना में कोई बदलाव नहीं हो, इसलिए, हमारी राय में ग (1) (i) (क) के अधीन अपेक्षित उपर्युक्त आकड़े प्रासारिक नहीं हैं। तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है।						
	(ख). पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009, 2010 और 2011 में टर्मिनल पर अर्जित प्रति घंटा प्रति क्रेन की वास्तविक औसत संख्या।	प्रति घटा प्रति क्रेन अर्जित फेरों की औसत संख्या नीचे सारबद्ध की गई है - <table border="1"> <tr> <td>2009</td> <td>23.75</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>22.66</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>21.63 (नवम्बर 2011 तक)</td> </tr> </table>	2009	23.75	2010	22.66	2011	21.63 (नवम्बर 2011 तक)
2009	23.75							
2010	22.66							
2011	21.63 (नवम्बर 2011 तक)							
	(ग). इस प्राधिकरण ने आदेश स टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनाक 25 फरवरी 2009 द्वारा जावाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में 48वें कटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रट प्रशुल्क निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण ने, उसमें उल्लिखित कारणों से, प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन की दर से जेएनपीटी द्वारा यथा सुझाई गई घाट क्रेनों की संख्या से सबधित प्रतिमानक में संशोधन स्वीकार किया था। एनएसआईसीटीपीएल इस स्थिति को देखे।	2008 और 2009 के टीएमपी आदेश टर्मिनल की मानक क्षमता का अनुमान लगाते हैं। क्षमता पर एनएसआईसीटी अभ्यावेदन स्वीकार नहीं किया गया था और मानक क्षमता उच्चतर स्तर पर निर्धारित की गई थी। एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बार-बार बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसरचना में कोई बदलाव नहीं हो, इसलिए, हमारी राय में ग (1) (i) (क), के अधीन अपेक्षित उपर्युक्त आकड़े प्रासारिक नहीं हैं। तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है।						
(ii).	एनएसआईसीटीपीएल की यार्ड क्षमता की गणना के संदर्भ में निम्नलिखित भेजें -							
	(क). एनएसआईसीटीपीएल कुल भूमि स्लॉटों, औसत स्टेक ऊंचाई संज कारक और औसत विराम समय से संबंधित वास्तविक पैरामीटरों को लेखा में लेते हुए अपनी यार्ड क्षमता की गणना भेजें। भूमि स्लॉटों की औसत संख्या की गणना करते समय, यह ध्यान में रखा जाए कि आदेश दिनाक 30 दिसंबर 2009 द्वारा न्यू मैग्नूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रट प्रशुल्क निर्धारण के मानले में, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया था जो कटेनर द्वारा आधिग्रहीत क्षेत्र और कटेनर प्रहस्तन उपस्कर के आवागमन, कटेनरों के बीच अन्तर आदि के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र के संदर्भ में एनएमपीटी के विवरण पर आधारित था। 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों की समान संख्या चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में मौजा कटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रट प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किया गया है।	2008 और 2009 के टीएमपी आदेश टर्मिनल की मानक क्षमता का अनुमान लगाते हैं। क्षमता पर एनएसआईसीटी अभ्यावेदन स्वीकार नहीं किया गया था और मानक क्षमता उच्चतर स्तर पर निर्धारित की गई थी। एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बार-बार बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसरचना में कोई बदलाव नहीं हो, इसलिए, हमारी राय में ग (1) (ii) (क) के अधीन अपेक्षित उपर्युक्त आकड़े प्रासारिक नहीं हैं। तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है।						

	(ख). एनएसआईसीटीपीएल पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009, 2010 और 2011 में टर्मिनल में अर्जित वास्तविक औसत स्टेक ऊचाई भेजे।	2008 और 2009 के टीएमपी आदेश टर्मिनल की मानक क्षमता का अनुमान लगाते हैं। क्षमता पर एनएसआईसीटी अभ्यावेदन स्वीकार नहीं किया गया था और मानक क्षमता उच्चतर स्तर पर निर्धारित की गई थी। एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बार-बार बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसरचना में कोई बदलाव नहीं हो, इसलिए हमारी राय में ग (1) (ii) (क) के अधीन अपेक्षित उपर्युक्त आंकड़े प्रासंगिक नहीं हैं। तथापि हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है।															
	(ग). एनएसआईसीटीपीएल पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009, 2010 और 2011 में टर्मिनल में वास्तविक औसत विराम समय भेजे।	2008 और 2009 के टीएमपी आदेश टर्मिनल की मानक क्षमता का अनुमान लगाते हैं। क्षमता पर एनएसआईसीटी अभ्यावेदन स्वीकार नहीं किया गया था और मानक क्षमता उच्चतर स्तर पर निर्धारित की गई थी। एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बार-बार बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसरचना में कोई बदलाव नहीं हो, इसलिए हमारी राय में ग (1) (ii) (क) के अधीन अपेक्षित उपर्युक्त आंकड़े प्रासंगिक नहीं हैं। पश्चिमी तट पर पीपवाव और मुन्द्रा में नए टर्मिनल आए हैं। इससे आगे, हजीरा में टर्मिनल के 2012 एच1 में परिचालन में आने की उम्मीद है। ये छावा शेवा से व्यापार खींच रहे हैं और व्यवसाय का यह नुकसान आने वाली अवधि में बढ़ने की उम्मीद है। तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है।															
2	यातायात:																
	यातायात के अनुमानन के संदर्भ में एनएसआईसीटीपीएल निम्नलिखित भेजे:-																
	(i). एनएसआईसीटीपीएल जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक 10 महीनों की अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा के ब्योरे और कंटेनर मिश्रण भी भेजे।	जनवरी से अक्टूबर 2011 अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा 1212738 टीईयू है। कंटेनर मिश्रण भेजा गया है।															
	(ii). एनएसआईसीटीपीएल जैसे निजी टर्मिनल परिचालकों के लिए लागू प्रशुल्क फाइलिंग प्रारूपों के फार्म 2क में प्रशुल्क के निर्धारण/सशोधन के लिए पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक यातायात और भविष्य तीन वर्षों के लिए अनुमानित यातायात भेजने की अपेक्षा करता है। अतः एनएसआईसीटीपीएल ऐसे अनुमानों के लिए आधार के साथ वर्ष 2012 से 2014 के यातायात अनुमान भेजे।	मौजूदा प्रशुल्क सशोधन आवेदन टीएमपी के 2008 तथा 2009 के पिछले आदेशों के आधार के आधार पर तैयार किया गया है और टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित मानक क्षमता पर आधारित है। 2009 से 2011 के दौरान, जवाहरलाल नेहरू पत्तन और गुजरात में अन्य पत्तनों में वृद्धि को नीचे सारथद्वंद्व किया गया है -															
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>मात्रा: 000' टीईयू में</th> <th>वृद्धि %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>वर्ष 2008</td> <td>4,175</td> <td></td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2009</td> <td>3,855</td> <td>(7.66%)</td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2010</td> <td>4,281</td> <td>11.00%</td> </tr> <tr> <td>वर्ष 2011 (अनुमानित)</td> <td>4,288</td> <td>0.16%</td> </tr> </tbody> </table>		मात्रा: 000' टीईयू में	वृद्धि %	वर्ष 2008	4,175		वर्ष 2009	3,855	(7.66%)	वर्ष 2010	4,281	11.00%	वर्ष 2011 (अनुमानित)	4,288	0.16%
	मात्रा: 000' टीईयू में	वृद्धि %															
वर्ष 2008	4,175																
वर्ष 2009	3,855	(7.66%)															
वर्ष 2010	4,281	11.00%															
वर्ष 2011 (अनुमानित)	4,288	0.16%															

		<p>चूंकि जेनपीटी में टर्मिनल 100 प्रतिशत क्षमता से अधिक परिचालन कर रहे हैं और 2012-14 में प्रत्यक्ष अवसंरचना में किसी बढ़ोतरी की संभावना नहीं है, इसलिए ट्रेड स्तर पर सेवाएं प्रभावित हो रही हैं। परिणामस्वरूप, मात्राओं के गुजरात पत्तनों में स्थानांतरित होने की संभावना है जहां मुन्द्रा, पीपवाव और हजरिया में अतिरिक्त क्षमता सृजित की गई है।</p> <p>यह पूर्व अवधि के लिए गुजरात पत्तनों के नीचे दिए गए मात्रा आंकड़े द्वारा प्रदर्शित किया गया है।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>मुन्द्रा</td><td>840</td><td>860</td><td>1175</td><td>1440</td></tr> <tr> <td>पीपवाव</td><td>193</td><td>321</td><td>486</td><td>605</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>1033</td><td>1181</td><td>1641</td><td>2045</td></tr> <tr> <td>प्रति वार्डप्रावाह</td><td>-</td><td>13.8%</td><td>39.0%</td><td>24.6%</td></tr> </tbody> </table> <p>दोनों इन पत्तनों और हजरिया में नई सुविधा के 2012 के दौरान आने की संभावना है। इसके जेन पत्तन पर मात्राओं के प्रतिकूलतः प्रभावित होने की संभावना है।</p> <p>मुम्बई पत्तन में नया टर्मिनल भी 2012-14 के दौरान शुरू होने की संभावना है और जेन पत्तन में मात्रा इस नए टर्मिनल के साथ बांटनी पड़ेगी।</p> <p>फार्म-3क में हमारे निवेदनों के आधार पर, जब तक कि उपयुक्त प्रशुल्क वृद्धि प्रदान नहीं की जाती है, परिचालनों से रियायत करार के अनुसार जेनपीटी को देय रोयल्टी के रोकड़ बहिंप्रवाह पर विचार करने के बाद नकारात्मक परिचालन मार्जिन में होने की संभावना है। इस रियति के अधीन, रोकड़ नुकसानों को कम करने के लिए मानक क्षमता पर भी परिचालनों को बनाए रखना संभव नहीं होगा।</p> <p>तथापि, हमने 11,95,740 टीईयू की मानक क्षमता पर हमारी गणना को बनाए रखा है जोकि स्वतः ही बढ़ा हुआ है।</p> <p>3. परिचालन आय</p> <p>(i). इस प्राधिकरण द्वारा अगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख की टिप्पणी 3 परिचालक से अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है।</p> <p>एनएसआईसीटीपीएल अपने मौजूदा दरमान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन और कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान भेजे।</p> <p>विस्तृत गणनाएं फार्म 2क और 2ख के अधीन 11,95,740 टीईयू के अनुमानित यातायात के लिए उपलब्ध करवाई गई है।</p> <p>(एनएसआईसीटीपीएल ने आय की कोई विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं। यह केवल इसके द्वारा पहले भेजे गए फार्म 2क और 2ख में उल्लिखित है।)</p> <p>(ii) एनएसआईसीटीपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भडारण प्रभारों से आय की गणना दर्शाने के लिए विराम समय विश्लेषण भेजा गया है। भडारण आय वर्ष 2009-2011 के दौरान वसूली के अनुसार</p>		2008	2009	2010	2011	मुन्द्रा	840	860	1175	1440	पीपवाव	193	321	486	605	कुल	1033	1181	1641	2045	प्रति वार्डप्रावाह	-	13.8%	39.0%	24.6%
	2008	2009	2010	2011																							
मुन्द्रा	840	860	1175	1440																							
पीपवाव	193	321	486	605																							
कुल	1033	1181	1641	2045																							
प्रति वार्डप्रावाह	-	13.8%	39.0%	24.6%																							
3.	परिचालन आय																										
(i).	इस प्राधिकरण द्वारा अगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख की टिप्पणी 3 परिचालक से अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाए। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है।	विस्तृत गणनाएं फार्म 2क और 2ख के अधीन 11,95,740 टीईयू के अनुमानित यातायात के लिए उपलब्ध करवाई गई है।																									
(ii)	एनएसआईसीटीपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भडारण प्रभारों से आय की गणना दर्शाने के लिए विराम समय विश्लेषण भेजा गया है। भडारण आय वर्ष 2009-2011 के दौरान वसूली के अनुसार	(एनएसआईसीटीपीएल ने आय की कोई विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं। यह केवल इसके द्वारा पहले भेजे गए फार्म 2क और 2ख में उल्लिखित है।)																									

	विस्तृत परिकलन भेजे। विराम समय विश्लेषण, जिसके आधार पर एनएसआईसीटीपीएल भड़ारण आय पर पहुंचा है, भी फार्म 2ख की टिप्पणी 1 के अधीन यथापेक्षित भेजें।	अनुमानित की गई है।
(iii).	वर्ष 2012 से 2014 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित विनियम दर भेजें।	वर्ष 2012 से 2014 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों के लिए सुविचारित डॉलर दर रु 45 प्रति अमेरिकी डॉलर है।
(iv).	इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा एनएसआईसीटीपीएल सहित जेएनपीटी के टर्मिनलों पर रेल द्वारा सचिलत आईसीडी कंटेनरों के अतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन परिचालन (आईटीआरएचओ) के लिए रु 400 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि बसूल करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया है। इस संबंध में एक प्राक्वान एनएसआईसीटीपीएल के दरमान में शामिल किए जाने का आदेश भी दिया गया था। एनएसआईसीटीपीएल आईटीआरएचओ के संबंध में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) को किए गए भुगतानों को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। इसके अलावा, एनएसआईसीटीपीएल 2009 से अब तक की अवधि के लिए जेएनपीटी और जीटीआईपीएल से आईटीआरएचओ प्राप्तियां भेजे।	जनवरी 2009 से इसके लिए किए गए भुगतानों के ब्योरा के साथ के लिए जेएनपीटी/जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए बिलों के ब्योरे भेजे गए हैं। संदर्भ के लिए समर्थक बिलों के साथ भुगतान वार्ताओं की प्रतियां भी सलग्न की गई हैं।
4.	परिचालन लागत:	
(i).	फार्म-3ख वर्ष 2010 और 2011 के वास्तविक ब्योरों और वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानों के साथ वर्ष 2009 से 2011 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अद्यतन करें।	जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 अवधि के लिए वास्तविक राजस्व और लागतों के ब्योरे भेजे गए हैं। 2012 से 2014 के अनुमान 1195,749 टीईयू की मानक क्षमता पर आधारित हैं।
(ii).	परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:	कृपया ब्योरों के लिए अनुलग्नक 5 – फार्म 3ख का अवलोकन करें। (एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के लिए अपेक्षित ब्योरे दिए हैं)
(iii).	अनुरक्षण लेबर:	कृपया ब्योरों के लिए अनुलग्नक 5 – फार्म 3ख का अवलोकन करें। (एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के लिए अपेक्षित ब्योरे दिए हैं)
(iv).	उपस्कर चालन लागत:	
	(क). बिजली लागत:	
	(i). वर्ष 2009 से 2011 के दौरान वास्तविक बिजली उपभोग प्रति टीईयू भेजें।	कृपया ब्योरों के लिए अनुलग्नक 5 – फार्म 3ख का अवलोकन करें। (एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के लिए अपेक्षित ब्योरे दिए हैं)

	<p>(ii). एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित फार्म-3ख में, यह देखा गया है कि वर्ष 2009–10 से 2010–11 के दौरान बिजली उपभोग वर्ष 2008–09 के दौरान प्रति टीईयू बिजली उपभोग की तुलना में प्रति टीईयू घटता—बढ़ता है। वर्ष 2009–10 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग वर्ष 2008–09 की तुलना में लगभग 4 प्रतिशत ज्यादा है। इसी तरह, वर्ष 2010–11 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग वर्ष 2009–10 की तुलना में लगभग 17 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2011–12 के लिए प्रति टीईयू बिजली उपभोग भी वर्ष 2010–11 की तुलना में लगभग 8 प्रतिशत ज्यादा है। एनएसआईसीटीपीएल वर्ष दर वर्ष बिजली उपभोग के उच्चतर स्तर के कारण भेजे।</p>	<p>बिजली का मुख्य उपभोग प्रशीतन कंटेनरों के लिए है। प्रशीतन बिजली उपभोग 55 से 63 प्रतिशत है। प्रशीतन मात्रा में वृद्धि के परिणामस्वरूप उच्चतर बिजली उपभोग, इसके द्वारा समग्र उच्चतर बिजली उपभोग प्रति टीईयू। प्रशीतन मात्रा के ब्योरे को नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>अवधि</th> <th>मात्रा – टीईयू</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अप्रैल 08 से मार्च 09</td> <td>54,240</td> </tr> <tr> <td>अप्रैल 09 से मार्च 10</td> <td>57,957</td> </tr> <tr> <td>अप्रैल 10 से मार्च 11</td> <td>68,367</td> </tr> <tr> <td>अप्रैल 11 से दिसंबर 11 (वार्षिकीकृत)</td> <td>69,272</td> </tr> </tbody> </table> <p>मात्रा में कटौती के परिणामस्वरूप प्रशीतन बिजली उपभोग का प्रमाण वर्ष 2012 से 2014 में उच्चतर है।</p>	अवधि	मात्रा – टीईयू	अप्रैल 08 से मार्च 09	54,240	अप्रैल 09 से मार्च 10	57,957	अप्रैल 10 से मार्च 11	68,367	अप्रैल 11 से दिसंबर 11 (वार्षिकीकृत)	69,272
अवधि	मात्रा – टीईयू											
अप्रैल 08 से मार्च 09	54,240											
अप्रैल 09 से मार्च 10	57,957											
अप्रैल 10 से मार्च 11	68,367											
अप्रैल 11 से दिसंबर 11 (वार्षिकीकृत)	69,272											
	<p>(iii). अगस्त से अक्टूबर 2011 तक के महीनों के लिए लागू बिजली की वास्तविक इकाई लागत दर्शाने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।</p>	<p>अगस्त से अक्टूबर 2011 महीनों के बिल भेजे गए हैं। यह देखना महत्वपूर्ण है कि जब संशोधन के लिए 2008 में आवेदन किया गया था तब मई 08 को ₹ 6.36 प्रति इकाई था, दर वर्तमान में ₹ 10.13.39 प्रति इकाई है, 110 प्रतिशत की वृद्धि।</p>										
	<p>(ख). ईंधन लागत:</p> <p>अनुमानित ईंधन लागत के संदर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-</p>											
	<p>(i). वर्ष 2009 से 2011 के दौरान प्रति टीईयू वास्तविक बिजली उपभोग भेजें।</p>	<p>कृपया ब्योरों के लिए अनुलानक 5 – फार्म 3ख का अवलोकन करें।</p> <p>(एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के लिए अपेक्षित ब्योरे दिए हैं)</p>										
	<p>(ii). एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित फार्म-3ख में, यह देखा गया है कि वर्ष 2008–09 के दौरान प्रति टीईयू ईंधन उपभोग की तुलना में वर्ष 2009–10 से 2010–11 के दौरान प्रति टीईयू ईंधन के उपभोग में कटौती है। ईंधन उपभोग में कटौती के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>ईंधन उपभोग मात्रा से मिल्न है। 2009–10 और 2010–11 की मात्राएं कुशलताओं के परिणामस्वरूप पूर्ववर्ती अवधि की अपेक्षा उच्चतर हैं और इसलिए प्रति टीईयू उपभोग कम है।</p>										
	<p>(iii). वर्ष 2011 की तुलना में वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित ईंधन उपभोग में लगभग 6.50 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई है। ईंधन उपभोग में अनुमानित वृद्धि के कारणों सहित औचित्य बताएं।</p>	<p>प्रति इकाई ईंधन उपभोग प्रति घंटा लगाए गए फेरों की संख्या का कार्य है। आरटीजी ईंधन उपभोग तब भी जारी है जब आरटीजी लदाई/उत्तराई परिचालन नहीं कर रहा है क्योंकि अनुषंगी ईंजन परिचालनात्मक है। 2012–14 के लिए, मात्राएं मानक क्षमता पर परिकलित की गई हैं जोकि प्रति टीईयू उच्चतर उपभोग के परिणामस्वरूप पिछली अवधि की अपेक्षा कम है।</p>										
	<p>(ग). मरम्मत और अनुरक्षण लागत:</p> <p>एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि मरम्मत तथा अनुरक्षण परिस्पत्तियों के सकल प्रखंड के प्रतिशत रूप में सुविचारित किया गया है। तथापि, फार्म-3ख से फार्म-4क में दिए गए परिस्पत्तियों के सकल</p>	<p>प्रतिशत के परिकलन में त्रुटि को शोधित किया गया है और सही प्रतिशत के साथ अद्यतन किए गए फार्म 3ख को भेजा गया है। मरम्मत तथा अनुरक्षण की गणना के लिए विस्तृत गणना भेजी गई है।</p>										

	<p>प्रखंड में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा दिए गए प्रतिशत को लागू करते हुए, मरम्मतों और अनुरक्षण की राशि इसके फार्म-ब्यू में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा उल्लिखित मरम्मत और अनुरक्षण की राशित की तुना में कम परिणित होती है। एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2012 से 2013 के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत की गणना के संबंध में विस्तृत गणनाएं भेजें।</p>																
(v)	<p>रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी:</p> <p>(क) एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए लागत रूप में पूरी रॉयल्टी का दावा किया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.1 रॉयल्टी भुगतान को कुछ शर्तों के अधीन दूसरे उच्चतम बोलीदाता के उद्धरण की सीमा तक लागत रूप में अनुमति देता है। एनएसआईसीटीपीएल 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार अपनी गणनाओं को संशोधित करे।</p>	<p>प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए लागतों के रूप में पूरी रॉयल्टी को स्वीकार करने के मुद्दे में हमारा निवेदन नीचे सारबद्ध किया गया है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • इस तथ्य पर कोई डिसेट नहीं है कि रॉयल्टी एक लागत है। • यह सिर्फ रॉयल्टी भुगतान की वजह से है जो एनएसआईसीटी को सुविधा के निर्माण और परिचालन का अधिकार दिया था। • बोली शर्तों ने प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी के शामिल किए जाने की खारिज नहीं किया था। • प्रशुल्क प्राधिकरण ने मार्च 2006 के आदेश के सिवाय अपने सभी आदेशों में प्रशुल्क के परिकलन में संपूर्ण रॉयल्टी की अनुमति दी थी। • एनएसआईसीटी और दूसरे उच्चतम बोलीदाता के बीच रॉयल्टी की तुलना नीचे दी गई है- <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>एनएस आईसी टी</th> <th>दूसरा उच्चतम बोलीदाता</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी</td> <td>₹0 312 करोड़</td> <td>₹0 225 करोड़</td> </tr> <tr> <td>गारंटीशुदा मात्रा</td> <td>15.25 मिलियन टीईयू</td> <td>16.60 मिलियन टीईयू</td> </tr> <tr> <td>कुल रॉयल्टी</td> <td>₹0 4039 करोड़</td> <td>₹0 4,345 करोड़</td> </tr> <tr> <td>औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू</td> <td>₹0 2 601</td> <td>₹0 2,617</td> </tr> </tbody> </table> <p>• यह एनएसआईसीटी का निवेदन है कि दूसरे उच्चतम बोलीदाता का भौजूदा भत्ता बोली शर्तों के अनुसार नहीं है। निर्धारित या विनिर्दिष्ट रॉयल्टी या रॉयल्टी के हिस्से को अस्वीकार नहीं किया गया था।</p> <p>• पोत परिवहन मंत्रालय ने आदेश संख्या पीआर-14019/ग/2002-पीजी दिनांक 29 जुलाई 2009 अध्यक्ष टीएमपी के साथ चर्चा के बाद राजस्व हिस्सेदारी रॉयल्टी के संव्यवहार पर जारी किया था जिसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि</p>		एनएस आईसी टी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता	उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी	₹0 312 करोड़	₹0 225 करोड़	गारंटीशुदा मात्रा	15.25 मिलियन टीईयू	16.60 मिलियन टीईयू	कुल रॉयल्टी	₹0 4039 करोड़	₹0 4,345 करोड़	औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू	₹0 2 601	₹0 2,617
	एनएस आईसी टी	दूसरा उच्चतम बोलीदाता															
उद्धरित रॉयल्टी का एनपीवी	₹0 312 करोड़	₹0 225 करोड़															
गारंटीशुदा मात्रा	15.25 मिलियन टीईयू	16.60 मिलियन टीईयू															
कुल रॉयल्टी	₹0 4039 करोड़	₹0 4,345 करोड़															
औसत रॉयल्टी प्रति टीईयू	₹0 2 601	₹0 2,617															

रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की स्थिति महापत्तन न्यासों में निजी क्षेत्र भागीदारी के लिए बोलियां आमंत्रित करते समय बोली दस्तावेजों में ही स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाया गया था। बोलीदाताओं को जेएनपीटी के आमंत्रण में पूर्ण रॉयल्टी या उसके भाग को अस्वीकृत किए जाने के बारे में कोई शर्त नहीं थीं।

- टीएमपी के दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 से प्रकट स्थिति बोली शर्तों के मूल टेनेट्स के विरुद्ध है और परिणामस्वरूप कानून का बदलाव जो सुविधा को परिचालित करने के एनएसआईसीटी के अधिकार को प्रतिकूलतः प्रभावित करता है।
- बीओटी के मामले में दिशानिर्देश 2.8.1 2003 आदेश से पहले के मामले हैं। यह कहता है कि राजस्व/रॉयल्टी हिस्सेदारी को परिचालक को संभावित नुकसान से बचाने के लिए लागत रूप में लेखा में लिया जाएगा। रॉयल्टी के हिस्से को अस्वीकृत करने से टीएमपी द्वारा अनुमत प्रतिलाभ में नुकसान होगा। इसलिए, यदि नुकसान होता है तो पूर्ण रॉयल्टी स्वीकार की जाएगी।
- भुगतान की गई रॉयल्टियों के परिमाण की टीएमपी द्वारा निर्धारण के लिए करार की अवधि में पत्तन को नकदी प्रवाह के एनीवी का इस्तेमाल करना गलत है। ऐसी पद्धति का इस्तेमाल करने से प्रशुल्क के निर्धारण में परिचालक को नुकसान होता है।
- दिशानिर्देश 2.8.1 में कहा गया है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि के अधीन होगी। करार की अवधि के दौरान अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि एनएसआईसीटी द्वारा ₹0 4039 करोड़ की अपेक्षा ₹0 4345 करोड़ थी और अगले निम्नतम बोलीदाता की प्रति टीईयू औसत रॉयल्टी एनएसआईसीटी के ₹0 2601 की अपेक्षा ₹0 2617 थी। इसलिए, एनएसआईसीटी द्वारा भुगतान की गई रॉयल्टी को अवश्य स्वीकार किया जाना चाहिए।
- मले ही यदि दिशानिर्देश 2.8.1 लागू माना जाता है, उक्त दिशानिर्देश में यह कहा गया है कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित अधिकतम राशि पर स्वीकार की जाएगी। एनएसआईसीटी की रॉयल्टी दूसरे बोलीदाता की अपेक्षा कम है। इस प्रकार, एनएसआईसीटी की पूर्ण रॉयल्टी को स्वीकार किए जाने की जरूरत है। कोई अन्य निवर्चन नहीं हो सकता और इसलिए टीएमपी द्वारा निवल वर्तमान

		<p>मूल्य को लागू करने के मार्च 2006 के आदेश में अंगीकृत स्थिति को अंगीकृत नहीं किया जा सकता।</p> <p>इसलिए, दोहराई गई पूर्ण रॉयल्टी को प्रशुल्क परिकलन में सुविद्यारित किए जाने की जरूरत है।</p> <p>(ए). फार्म-3ख में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित आंकड़ों से, यह स्पष्ट नहीं है कि एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2009 से 2014 के प्रति टीईयू रॉयल्टी आंकड़ों पर कैसे पहुंचा है। इस संबंध में एनएसआईसीटीपीएल आवश्यक गणनाएं भेजे।</p> <p>रियायत करार अर्जित वास्तविक राजस्व पर ध्यान दिए बिना प्रति टीईयू आधार पर रॉयल्टी के भुगतान की अपेक्षा करता है। हालांकि 40' कटेनर के लिए लागू प्रशुल्क दर 20' कटेनर के 1.50 गुण है परन्तु वर्तमान प्रशुल्क में 40' कटेनर पर यहूत कम/नकारात्मक मार्जिन के परिणामस्वरूप रॉयल्टी आउटगो दोगुना है।</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2009 से 2014 के लिए रॉयल्टी आउटगो वर्तमान प्रशुल्क पर प्रति टीईयू वसूली के प्रतिशत के साथ सारबद्ध किया गया है। ▪ फार्म 3ख में, 2009 से 2011 अवधि के लिए लॅगल्टी 30 दिसंबर 2008 के आदेश, अनुलग्नक 3(3) मद संख्या 14 के अधीन यथा स्थीकृत परिकलित की गई है। इसलिए, प्रति टीईयू रॉयल्टी वास्तविक भुगतान से कम है। ▪ 2012 से 2014 अवधि के लिए रियायत करार के अनुसार भुगतान की जाने वाली वास्तविक राशि पर परिकलित किया गया है। ▪ फार्म 3ख में निर्दिष्ट रॉयल्टी आंकड़े का सही परिकलन भेजा गया है। <p>लाइसेंस करार के अनुसार वर्ष 2009 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई/की जाने वाली रॉयल्टी की प्रति टीईयू दर दर्शाती तालिका नीचे दी गई है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>दर प्रति टीईयू (रु० में)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>जन से जून - 1542 जुला.-दिस.- 1960</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>जन से जून - 1960 जुला.-दिस.- 2086</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>जन से जून - 2086 जुला.-दिस.- 2218</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>जन से जून - 2218 जुला.-दिस.- 2361</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>जन से जून - 2361 जुला - दिस.- 2510</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>जन से जून - 2510 जुला - दिस.- 2670</td> </tr> </tbody> </table> <p>(vi). उपस्कर किराया प्रभार:</p> <p>अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों के संदर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल निम्नलिखित गोप्ता -</p> <p>(क). वर्ष 2009 से 2014 के दौरान किराये पर लिए जाने के लिए अनुमानित/किराये पर ली गई परिसंपत्तियों को दर्शाती सूची।</p> <p>किराये पर ली गई परिसंपत्तियों में केवल (उपस्कर किराया प्रभारों के अधीन शामिल) टर्मिनल में प्रयुक्त कंटेनरों एवं उपयोगी वाहनों के अंतर टर्मिनल</p>	वर्ष	दर प्रति टीईयू (रु० में)	2009	जन से जून - 1542 जुला.-दिस.- 1960	2010	जन से जून - 1960 जुला.-दिस.- 2086	2011	जन से जून - 2086 जुला.-दिस.- 2218	2012	जन से जून - 2218 जुला.-दिस.- 2361	2013	जन से जून - 2361 जुला - दिस.- 2510	2014	जन से जून - 2510 जुला - दिस.- 2670
वर्ष	दर प्रति टीईयू (रु० में)															
2009	जन से जून - 1542 जुला.-दिस.- 1960															
2010	जन से जून - 1960 जुला.-दिस.- 2086															
2011	जन से जून - 2086 जुला.-दिस.- 2218															
2012	जन से जून - 2218 जुला.-दिस.- 2361															
2013	जन से जून - 2361 जुला - दिस.- 2510															
2014	जन से जून - 2510 जुला - दिस.- 2670															

	(ख). किराये पर लिए प्रत्येक उपस्कर के संदर्भ में अद्यतन करार की प्रति भेजें।	आवागमन के लिए ट्रेलर हैं। आईटीवी वेंडर के अद्यतन करार की प्रति भेजी गई है। (एनएसआईसीटीपीएल ने ट्रैक्टर ट्रेलर्स उपलब्ध कराने के लिए निजी पक्षों के साथ इसके द्वारा किए गए कार की प्रति भेजी हैं। सभी करार 31.10.2013 तक वैध हैं।)
	(ग). एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें।	(एनएसआईसीटीपीएल ने जरूरी गणनाएं भेजी हैं)
(vii).	बीमा: एनएसआईसीटीपीएल अनुमानित बीमा लागत के लिए आधार और गणनाएं भेजें। बीमा लागत के अनुमान वर्ष 2009 से 2011 के दौरान बीमा कम्पनी(कम्पनियों) को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में बीमा लागत के अनुमानों का औचित्य बताएं। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की अद्यतन प्रति भेजें।	बीमा लागत का मुख्य घटक टर्मिनल उपस्कर पर बीमा है – पत्तन पैकेज पॉलिसी। अद्यतन पत्तन पैकेज बीमा पॉलिसी की प्रति भेजी गई है। 2010–11 अवधि के लिए कुल बीमा ₹ 201.43 है। 2012 से 2014 अवधियों के लिए अनुमान पहले वर्ष में 6 प्रतिशत और उसके बाद 9.5 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार किया गया है।
(viii).	अन्य व्यय:	व्यय के उक्त शीर्ष के अधीन सुविचारित मदों को नीचे सुविचारित किया गया है:- ठेका लेबर / कैजुअल-ओपीएस स्टाफ कल्याण सामान्य परिचालन सुरक्षा प्रभार हम प्राधिकरण का ध्यान रियायत करार के अधीन यथा अपेक्षित पत्तन प्राधिकरण को देय सीआईएसएफ लागतों में वृद्धि की ओर आकर्षित करते हैं। ये लागते पत्तन से प्राप्त पत्र द्वारा महत्वपूर्ण वृद्धि विशेषतः छठे वेतन आयोग के मद्देनजर का गवाह है। 2012–14 के लिए अनुमानित लागतें उस आधार पर संशोधित की गई हैं। अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 के लिए प्रभारों में पिछले वर्षों के बकाया शामिल हैं।
	(ख). वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित अन्य व्यय वर्ष 2009 से 2011 के दौरान वास्तविकताओं के संदर्भ में औचित्य बताएं।	2012 के लिए मौजूदा करार जहां तक लागू हैं अनुमान के लिए सुविचारित किए गए हैं। 2013 और 2014 के लिए लागत वृद्धि 9 प्रतिशत की मुदास्फीति पर सुविचारित की गई है।
(ix).	तकनीकी सेवा शुल्क: (क). एनएसआईसीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित "आमर्स लैथ रिलेशनशिप" की यार्डस्टिक लागू करते हुए सभी विचाराधीन वर्षों अर्थात् 2009 से 2014 के लिए लागत विवरण में वास्तविक/अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित करें।	तकनीकी सेवा करार डीपीडब्ल्यू एफजेडई के साथ है। डीपीडब्ल्यू एफजेडई की पात्र कार्मिक भर्ती और प्रबंधन सेवाओं के प्रावधान में जरूरी कार्य बल के प्रशिक्षण में विकास, परिचालन, मार्केटिंग तथा कंटेनर की सुविधाओं में विशेषज्ञता है। डीपीडब्ल्यू एफजेडई ने पत्तन के कुशल प्रबंधन तथा परिचालन के लिए तकनीकी प्रबंधन वित्तीय और अन्य सेवाएं प्रदान करने के लिए एनएसआईसीटी के साथ करार किया

		<p>है। सार्वजनिक क्षेत्र के पत्तनों की तुलना में एनएसआईसीटी की मौजूदा कुशलता डीपीडब्ल्यू एफजेडई द्वारा दिए गए मार्गदर्शन का परिणाम है।</p> <p>आयकर प्राधिकारियों ने प्रबंधन शुल्क करार में निर्दिष्ट प्रत्येक सेवा के लिए शुल्कों का बराबर प्रतिशत आवंटित करने को देखा था। विशेष वर्ष में, जहाँ कुछ क्षेत्रों के लिए जहाँ सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं/प्रदान की गई सेवाओं का प्रमाण नहीं भेजा जा सका था, विभाग सेवाओं के उन के प्रतिशत को अस्वीकार करता है। अस्वीकार करने का यह आधार ऐसे करार के मामले में तर्कसंगत नहीं है जहाँ सेवाओं के एक समूह को आवश्यकता आधारित आवश्यकता पर उपलब्ध करवाए जाने की जरूरत है। शुल्क प्रबंधन शुल्क करार में सूचीबद्ध सेवाओं के प्रत्येक तत्व के समकक्ष बराबर-बराबर आवंटित नहीं किया जा सकता। इसलिए हमारा विश्वास है कि सपूर्ण शुल्क भुगतान को प्रशुल्क के परिकलन के प्रयोजन के लिए स्वीकार्य व्यय रूप में पात्र बनाया जाना चाहिए।</p> <p>जब आयकर प्राधिकारियों ने भुगतान किए गए शुल्कों के हिस्से को अस्वीकार कर दिया था तो एनएसआईसीटी का इसपर कोई विवाद नहीं था क्योंकि यह आयकर अधिनियम की धारा 801क के प्रावधानों के अधीन शामिल है जो 10 वर्षों के लिए टैक्स छूट देता है और इसलिए इसपर कानूनी कार्यवाही द्वारा कोई परिणामी लाभ नहीं था। तथापि, एनएसआईसीटी ने ऐसी अस्वीकृति के विरुद्ध अपना विरोध। रांप्रेषित करने के लिए आयकर विभाग को पत्र जा॥ किए थे और पूर्वकाल/भविष्य वर्षों में इस प्रकार की अस्वीकृति को चुनौती देने के अपने अधिकार को सुरक्षित रखा है।</p> <p>टीएसएफ के प्रेषण के लिए दरराजना भज गए हैं।</p>									
(x).	(x).	<p>(ख). वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए टीएसएफ का प्रेषण स्थापित करते हुए दस्तावेज भेजें।</p> <p>(क). उपरिव्यय:</p> <p>(क). एनएसआईसीटीपीएल प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों को सूचीबद्ध करे और सभी विचाराधीन वर्षों के इस शीर्ष के अधीन व्यय के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें।</p> <p>प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय सामान्य प्रबंधन स्टाफ को वेतन और अन्य लाभों की लागतों का प्रतिनिधित्व करते हैं। इस शीर्ष के अधीन सुविचारित व्यय के ब्यारे नीचे सूचीबद्ध किए गए हैं:-</p> <table border="1"> <tr> <td>गूल वेतन</td> </tr> <tr> <td>परिवर्तनीय भत्ता</td> </tr> <tr> <td>राजिकायन</td> </tr> <tr> <td>कार्यालयादन वेतन</td> </tr> <tr> <td>मड़ावला पीगियन</td> </tr> <tr> <td>भविष्य विधि</td> </tr> <tr> <td>विविध विधि और प्रशासनिक प्रभार</td> </tr> <tr> <td>छरती गक्कीकरण</td> </tr> <tr> <td>पांगोदान वेतन</td> </tr> </table>	गूल वेतन	परिवर्तनीय भत्ता	राजिकायन	कार्यालयादन वेतन	मड़ावला पीगियन	भविष्य विधि	विविध विधि और प्रशासनिक प्रभार	छरती गक्कीकरण	पांगोदान वेतन
गूल वेतन											
परिवर्तनीय भत्ता											
राजिकायन											
कार्यालयादन वेतन											
मड़ावला पीगियन											
भविष्य विधि											
विविध विधि और प्रशासनिक प्रभार											
छरती गक्कीकरण											
पांगोदान वेतन											

		<table border="1"> <tr><td>अधिवर्षिता</td></tr> <tr><td>सपटान</td></tr> <tr><td>कामगार क्षतिपूर्ति दावा</td></tr> <tr><td>वाहन योजना की प्रतिपूर्ति</td></tr> </table>	अधिवर्षिता	सपटान	कामगार क्षतिपूर्ति दावा	वाहन योजना की प्रतिपूर्ति												
अधिवर्षिता																		
सपटान																		
कामगार क्षतिपूर्ति दावा																		
वाहन योजना की प्रतिपूर्ति																		
(x).	(ख). वर्ष 2012 से 2014 के दौरान अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों से लगभग 12 प्रतिशत ज्यादा है। एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2009 से 2011 के दौरान वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अनुमानों का औचित्य बताए।	प्रबंधन स्टाफ को दी गई ओसत वेतन वृद्धि पिछले वर्ष के मुकाबले लगभग 12 से 13 प्रतिशत है। 2012 से 2014 के अनुमानों के बावजूद पिछले वर्ष में खाली रह गए पदों की पूरी लागत पर विचार किया गया है।																
(xi).	(ग). 'सामान्य उपरिव्यय' के अधीन सुविचारित मटों को सूचीबद्ध किया जाए और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन विस्तृत गणनाएं भी गेज़ी जाएं। वर्ष 2009 से 2011 के दौरान वास्तविकताओं के संदर्भ में अनुमानों का औचित्य बताए।	<p>सामान्य उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित मटों की सूची नीचे दी गई है:</p> <table border="1"> <tr><td>प्रिंटिंग</td></tr> <tr><td>स्टेशनरी</td></tr> <tr><td>दूरसंचार – दूरभाष</td></tr> <tr><td>दूरसंचार – लीज लाइन</td></tr> <tr><td>दूरसंचार – मोबाइल</td></tr> <tr><td>बैंक प्रभार</td></tr> <tr><td>कार्यालय सामान्य व्यय</td></tr> <tr><td>दयाराए और अशदान</td></tr> <tr><td>करियर और डाक</td></tr> </table> <p>मौजूदा करार कुछ लागत शीर्षों का अनुमान लगाने के लिए प्रयोग किए गए हैं रामग्र लागत वृद्धि पिछले वर्ष के मुकाबले ओसन 6 प्रतिशत है।</p>	प्रिंटिंग	स्टेशनरी	दूरसंचार – दूरभाष	दूरसंचार – लीज लाइन	दूरसंचार – मोबाइल	बैंक प्रभार	कार्यालय सामान्य व्यय	दयाराए और अशदान	करियर और डाक							
प्रिंटिंग																		
स्टेशनरी																		
दूरसंचार – दूरभाष																		
दूरसंचार – लीज लाइन																		
दूरसंचार – मोबाइल																		
बैंक प्रभार																		
कार्यालय सामान्य व्यय																		
दयाराए और अशदान																		
करियर और डाक																		
	मूल्यहास:	<p>एनएसआईसीटीपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास हेतु विस्तृत गणनाएं भेजें। कम्पनी अधिनियम अथवा रियायत करार के प्रावधानों, जैसी भी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए अंगीकृत मूल्यहास की दरें भी भेजें।</p> <p>कृपया परिसंपत्तियों के प्रत्येक शीर्ष के लिए मूल्यहास राशि प्रभार दर्शाते हुए फार्म 4क का अवलोकन करें। प्रयुक्त मूल्यहास दरें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-</p> <p>मूल्यहास कम्पनी अधिनियमख 1956 की अनुसूची XIV के अधीन निर्धारित दरों पर अथवा प्रबंधन द्वारा अनुमानित परिसंपत्तियों के उपयोगी समय के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति ('एसएलएम') का प्रयोग करते हुए उपलब्ध करवाया गया है जोकि उच्चतर है। वर्ष के दौरान अचल परिसंपत्तियों के संवर्धनों/हटाए जाने पर मूल्यहास ऐसे संवर्धनों/हटाए जाने की तारीख से/को यथानुपात आधार पर उपलब्ध करवाया गया है।</p> <p>प्रमुख परिसंपत्तियां और संबंधित मूल्यहास दरे हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>परिसंपत्तियां</th> <th>दर</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पटटासारक सुगर</td> <td>पटटा अवधि में प्रभागित</td> </tr> <tr> <td>भव। (नंग टिप्पणी (क) रखें)</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>सम। दूर सञ्चानरी</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- ड्रेपटर और ड्रेलर</td> <td>11.31%</td> </tr> <tr> <td>- बोट और मोबाइल ईंधन टैकर</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>- रीच स्टकर और खाली प्रहस्तक</td> <td>10.34%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>33.33%</td> </tr> </tbody> </table>	परिसंपत्तियां	दर	पटटासारक सुगर	पटटा अवधि में प्रभागित	भव। (नंग टिप्पणी (क) रखें)	4%	सम। दूर सञ्चानरी		- ड्रेपटर और ड्रेलर	11.31%	- बोट और मोबाइल ईंधन टैकर	20%	- रीच स्टकर और खाली प्रहस्तक	10.34%		33.33%
परिसंपत्तियां	दर																	
पटटासारक सुगर	पटटा अवधि में प्रभागित																	
भव। (नंग टिप्पणी (क) रखें)	4%																	
सम। दूर सञ्चानरी																		
- ड्रेपटर और ड्रेलर	11.31%																	
- बोट और मोबाइल ईंधन टैकर	20%																	
- रीच स्टकर और खाली प्रहस्तक	10.34%																	
	33.33%																	

		<ul style="list-style-type: none"> - सिंचनेटर 10.34% - घाट बने रखड टायर गैन्ड्रियां, रेल 5.28% - माउटड गैन्ड्रिया - अन्य 20% गैटर पाहन और फनीचर तथा जुड़नार कंयूटर 33.33%
5.	नियोजित पूँजी:	(क). स्थापना लागत को भवनों के रूप में पूँजीकृत किया गया है और 25 वर्षों की अवधि में प्रभाजित किया गया है।
	अचल परिसंपत्तियाँ:	<p>एनएसआईसीटीपीएल ने 2009 से 2011 के लिए वास्तविक अचल परिसंपत्तियों के ब्योरे भेजे हैं।</p> <p>चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा पारित 2008 और 2009 के आदेशों में 1 जनवरी 2009 को मानक अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर विचार किया गया है और कहा गया है कि:-</p> <p>यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अब सुविचारित परिसंपत्तियों का सकल मूल्य एनएसआईसीटी के अनुवर्ती प्रशुल्क निर्धारण में बिना बदलाव के अनुसरित किया जाएगा। यदि एनएसआईसीटी अधिक निवेश करता है तो भी इसे मानक क्षमता से अधिक मात्राओं के प्रहस्तन या कृशलता सुधार के प्रयोजन के लिए लिया जाएगा और इसलिए ऐसे निवेश की लागत अतिरिक्त मात्राओं से राजस्व से परिचालक को पूरी पर्ती चाहिए। (आदेश 2008 पैरा (IV) (क))।</p> <p>रपर्युक्त अधार पर, 2012 से 2014 के विवरण प्रश्निक निर्धारण के लिए अपेक्षित नहीं हैं।</p> <p>एनएसआईसीटीपीएल ने अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं।</p>
	(ख). एनएसआईसीटीपीएल प्रहस्तन उपस्कर की वास्तविक संख्या, प्रत्येक उपस्कर के सकल मूल्य और एनएसआईसीटीपीएल में उनके शुरू होने की तारीख संबंधी ब्योरे भेजें।	प्रियावत करार के अनुसार, विशिष्ट उपस्कर 2017-2021 के दारान बदले जाने की जरूरत होगी। ये बदली जाने की तारीखें इस अनुमान पर आधारित थीं कि टर्मिनल 600,000 टीईयू की मात्रा डिटॉपर करेगा। जैसाकि प्राधिकरण को जानकारी है कि वास्तव में प्रहस्तित मात्राएं गहत्पूर्ण ढंग से अधिक हैं और इन उपस्कर से रांबंधित टूट-फूट गुरुव्य उपस्करों को 2017 से पहले बदलने की अपेक्षा कर सकती है।
	(ग). एनएसआईसीटीपीएल वर्ष 2012 से 2014 के सकल प्रखंड के अलावा इस संबंध में पूरे ब्योरे देते ५० पार्म - 4 ख भेजें।	तथापि यह प्रस्ताव 2008 के आदेश के पैरा 13 (iv) के अनुसार 1 जनवरी 2009 को मानक सकल अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य रूप में नियोजित पूँजी अधार पर तैयार किया गया है जिसमें कहा गया है कि यह नियोजित पूँजी सभी अनुवर्ती प्रशुल्क

		<p>संशोधन के लए सुविचारित किया जाएगा। यदि एनएसआईसीटी और अधिक निवेश करता है तो भी इसे कुशलता सुधार या मानक क्षमता से प्रधिक मात्राओं के प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए लिया जाएगा और इसलिए ऐसे निवेश की लागत को परिचालक द्वारा अतिरिक्त मात्राओं से राजस्व से पूरा करना चाहिए।</p> <p>उपरकर को बदलने जाने की जरूरत के बावजूद उसके आधार पर, वर्ष 2012 से 2014 के लिए मुख्य अचल परिसंपत्तियों में संबंधनों पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(ख). वर्ष 2012 से 2014 के दौरान सकल प्रखंड में संबंधनों, यदि कोई हों, को दस्तावेजी प्रमाण के साथ समर्थित करें और इन प्रस्तावित निवेशों की मौजूदा स्थिति भी भेजें।</p> <p>(ड). यह देखा जाए कि केवल पूर्ण और शुरू हुई परिसंपत्तियां ही नियोजित पूँजी के लिए गिनती की जाएंगी और प्रगतिधीन को अलग रखा जाएगा। इस संबंध में पुष्टि भेजें।</p>
6.	कार्य पूँजी	<p>लागू नहीं है जैसाकि उपर्युक्त (ग) में स्पष्ट किया गया है।</p> <p>हम पुष्ट करते हैं कि केवल पूरी हुई तथा शुरू की गई परिसंपत्तियों को ही मानक सकल अचल परिसंपत्तियों में शामिल किया गया है।</p>
	(i).	<p>नियोजित पूँजी को 2008 के आदेश के पैरा 13 (iv) (क) के अनुसार 1 जनवरी 2009 को मानक सकल अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य रूप में नियोजित पूँजी आधार पर तैयार किया गया है जिसमें कहा गया है कि यह नियोजित पूँजी सभी अनुवर्ती प्रशुल्क संशोधन के लए सुविचारित किया जाएगा।</p> <p>अतः कार्य पूँजी अनुमान के लिए अपेक्षित व्योरे प्रासंगिक नहीं हैं।</p>
	(ii).	कृपया ऊपर (i) के अधीन प्रत्युत्तर का अवलोकन करें।
घ.	दरमान:	<p>प्रस्तावित दरमान के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित उत्पादकता का तलचिह्न स्तर 20 फेरे प्रति घंटा है जोकि रियायत करार के अनुसार किया गया है। प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि विभिन्न लागतों में वृद्धि के लिए क्षतिपूर्ति हेतु है।</p>
	(i).	<p>एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2011 के दौरान एनएसआईसीटीपीएल में प्रचलित प्रशुल्क में 37.50 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। इस वृद्धि को औचित्यपरक बताते हुए उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत उत्पादकता सुधारों का लाभ सूचीबद्ध करे।</p>
	(ii).	<p>एनएसआईसीटीपीएल सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों, जोमिखपूर्ण तथा अतिआयामीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुँचने के लिए सुविचारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें।</p>
	(iii).	<p>एनएसआईसीटीपीएल ने बही खातों के आधार पर गतिविधि व्यवस्थित नहीं की थी इसलिए यथा अपेक्षित वैयक्तिक गतिविधि के लिए लागतों हेतु कोई अभिलेख नहीं हैं। तथापि, प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि प्रतिशत एनएसआईसीटीपीएल प्रशुल्क की शुरुआत से प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्टीवडोरिंग दरों में सामान्य वृद्धि / कमी के अनुसार सभी प्रशुल्क मदों के लिए सागान है।</p> <p>एनएसआईसीटीपीएल ने बही खातों के आधार पर गतिविधि व्यवस्थित नहीं की थी इसलिए यथा</p>

	<p>के लिए सुविचारित लागत तत्वों के गाथ समान गणना।</p>	<p>अपांडीत वेयक्तिक गणितेविधि के लिए लागता दत्तु कोई अग्निख नहीं है। तथापि प्रस्तावित इश्वर कृद्धि प्रनिशत एनएसआईसीटीपीएल प्रशुल्क और शुल्क संप्राधिकरण द्वारा अनुमोदित स्टीवलरिंग दरों में सामान्य वृद्धि/कमी के अनुसार सभी प्रशुल्क मदों के लिए समान है।</p> <p>यदि आपको कोई और स्पष्टीकरण/ब्योरों की आवश्यकता होगी तो उसे उपलब्ध करवाने में हमें खुशी होगी।</p>
--	---	--

7. जेनपीटी से भी द्वारा पत्र दिनांक 29 नवंबर 2011 द्वारा सूचना/स्पष्टीकरण भजने का अनुरोध किया गया था। अनुसारकों के बाद जेनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 फरवरी 2012 के कवर के अधीन प्रत्युत्तर दिया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेनपीटी से प्राप्त प्रतिसाद														
(i).	कलेंडर वर्ष 2009 और 2010 के दोस्रान एनएसआईसीटीपीएल का वास्तविक यातायात। जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक एनएसआईसीटीपीएल का वास्तविक यातायात भी भेजें।	<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>यातायात (टीईयू में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>1486381</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>1572366</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>1449653</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात (टीईयू में)	2009	1486381	2010	1572366	2011	1449653						
वर्ष	यातायात (टीईयू में)															
2009	1486381															
2010	1572366															
2011	1449653															
(ii).	पत्तन की बिज़नेस याजना/वार्षिक योजना/पंचवर्षीय योजना ए अनुसार वर्ष 2011 से 2014 के लिए जेनपीटी एनएसआईसीटीपीएल का यातायात पूर्णनुमान भज।	जेनपीटी द्वारा अनुनामित 12वीं पंचवर्षीय याजना के लिए एनएसआईसीटीपीएल का यातायात पूर्णनुमान निम्नवत है -														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>यातायात (मिलियन टीईयू में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012-13</td><td>1.52</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>1.55</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>1.57</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1.60</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>1.62</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात (मिलियन टीईयू में)	2012-13	1.52	2013-14	1.55	2014-15	1.57	2015-16	1.60	2016-17	1.62		
वर्ष	यातायात (मिलियन टीईयू में)															
2012-13	1.52															
2013-14	1.55															
2014-15	1.57															
2015-16	1.60															
2016-17	1.62															
(iii).	कलेंडर वर्ष 2009 से 2011 के लिए भेजे जाने वाली एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई वास्तविक रोयल्टी/राजत्व हिस्सदारी भज।	कलेंडर वर्षों 2009 से 2011 के द्वारा एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भुगतान की गई वास्तविक रोयल्टी/राजत्व हिस्सदारी निम्नवत है -														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>रोयल्टी (रु० करोड़ में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>260.29</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>317.75</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>311.82</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	रोयल्टी (रु० करोड़ में)	2009	260.29	2010	317.75	2011	311.82						
वर्ष	रोयल्टी (रु० करोड़ में)															
2009	260.29															
2010	317.75															
2011	311.82															
(iv).	जेनपीटी पुष्टि कर कि एनएसआईसीटीपीएल के प्रस्ताव के फार्म-3ख में दी गई प्रति टीईयू रोयल्टी दर लाइसेस करार के प्राक्षणों के अनुगाम है।	लाइसेस करार के प्राक्षणों के अनुसार प्रति टीईयू रोयल्टी दर निम्नवत है														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>अवधि (३ जूलाई से २ जुलाई)</th><th>दर प्रति टीईयू</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td><td>1194</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1542</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>1960</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>2086</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>2218</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>2361</td></tr> </tbody> </table>	अवधि (३ जूलाई से २ जुलाई)	दर प्रति टीईयू	2008-09	1194	2009-10	1542	2010-11	1960	2011-12	2086	2012-13	2218	2013-14	2361
अवधि (३ जूलाई से २ जुलाई)	दर प्रति टीईयू															
2008-09	1194															
2009-10	1542															
2010-11	1960															
2011-12	2086															
2012-13	2218															
2013-14	2361															
(v).	मिश्रित टेन प्रहस्तान के सदर्ग में जेनपीटी निम्नलिखित भजे	मिश्रित टेन प्रहस्तान के सदर्ग में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा जेनपीटी का वर्षवार भुगतान निम्नवत है -														
	(क). वर्ष 2009 से जब तक एनएसआईसीटीपीएल से जेनपीटी को प्राप्त वर्धवार भुगतान।															

		वर्ष	राशि रु० में
		2009	74085600
		2010	73484400
		2011	58109600

(ख). वर्ष 2009 से आज तक जेएनपीटी द्वारा एनएसआईसीटीपीएल को किए गए वर्षवार भुगतान।

जेएनपीटी द्वारा एनएसआईसीटीपीएल को कोई भुगतान नहीं किया गया है क्योंकि जेएनपीटी एनएसआईसीटीपीएल द्वारा जेएनपीटी की ओर से अपने निश्चित कंटेनरों का और अधिक सदैव प्रहस्तन करता रहा है और प्रहस्तित निवल टीईयू के लिए ही बिल भेजे जा रहे हैं।

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 दिसंबर 2011 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एनएसआईसीटीपीएल ने जेएनपीटी में उपलब्ध मुख्य अवसंरचना, रॉयल्टी के प्रभाव और परिचालन लागत में वृद्धि को मुख्य रूप से छुते हुए पावर प्लाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। एनएसआईसीटीपीएल, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, बीसीएचए और आईएमसी ने अपने पत्रों क्रमशः दिनांक 22 दिसंबर 2011 और 23 दिसंबर 2011 द्वारा संदर्भित एनएसआईसीटीपीएल प्रस्ताव पर अपनी लिखित टिप्पणियां भेजी हैं।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये व्यारे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

- (i). एनएसआईसीटीपीएल के दरमान पिछली बार दिसंबर 2008 में 27 जनवरी 2012 तक की प्रशुल्क वैधता अवधि के साथ संशोधित किए गए थे। हालांकि एनएसआईसीटीपीएल ने अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, इसने सरकार द्वारा संशोधित दिशानिर्देश जारी किए जाने तक अपने प्रशुल्क संशोधन को रोकने का अनुरोध किया है। इस प्राधिकरण को एमपीटी एक्ट की धारा 111 के अधीन नीति निदेश के रूप में मार्च 2005 में सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क दिशानिर्देश अब प्रमादी हैं। प्रशुल्क समीक्षा तब की जाती है जब देय होती है और उस समय लागू प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करना होता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इंडिया प्राइवेट पोर्ट्स एंड टर्मिनल्स एसोसिएशन (आईपीटीए) ने सरकार से अगस्त 2011 में इस प्राधिकरण को सलाह दी थी कि सरकार द्वारा नए प्रशुल्क दिशानिर्देश घोषित किए जाने तक उसके सदस्यों के प्रशुल्क के संशोधन को स्थगित स्था जाए। आईपीटीए द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में हमें सरकार से कोई सलाह प्राप्त नहीं हुई थी। अतः यह प्राधिकरण सरकार द्वारा नए प्रशुल्क दिशानिर्देश घोषित किए जाने तक इसके प्रशुल्क संशोधन को रोके रखने के लिए एनएसआईसीटीपीएल के अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है।
- (ii). एनएसआईसीटीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 27 अक्टूबर 2011 के कवर के अधीन अपने मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। इस प्रस्ताव को प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श के लिए लिया गया था। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 27 अक्टूबर 2011 के कवर के अधीन एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित अनुवर्ती अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण के साथ प्रेषित लागत विवरण पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। सयागवश, हालांकि एनएसआईसीटीपीएल वित्तीय वर्ष आधार पर अपने बही खाते व्यवस्थित करता है, परन्तु इसने वर्ष 2012 से 2014 के लिए केलेंडर वर्ष आधार पर को अपनाते हुए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु अनुमान भेजे हैं।
- (iii). इस आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में यथा उल्लिखित, एनएसआईसीटीपीएल ने दिसम्बर 2008 के प्रशुल्क आदेश में यथा अनुसरित दृष्टिकोण के आधार पर मानक क्षमता के आधार पर अपने प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है। तदनुसार, इसने दिसम्बर 2008 के प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित 1195740 टीईयू के मानक क्षमता स्तर पर यातायात मात्राओं को सीमित करने का प्रस्ताव

- किया है और तदनुसार वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमान भेजे हैं। वर्ष 2012 से 2014 के लिए 1195740 टीईयू के यातायात के लिए परिकलित लागत स्थिति के आधार पर, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2011 के प्रचलित प्रशुल्क के स्तर में 37.50 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि की मांग की है।
- (iv). एनएसआईसीटीपीएल ने सितंबर और दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेशों में यथा निर्धारित मानक क्षमता के आधार पर 1195740 टीईयू की अपनी घाट क्षमता पर विचार किया है। एनएसआईसीटीपीएल जोर देता रहा है कि एक बार निर्धारित की गई मानक क्षमता को बदला नहीं जा सकता, विशेष रूप से जब प्रत्यक्ष अवसंरचना में कोई बदलाव नहीं किया गया हो। इस संबंध में, यह याद किया जाए कि एनएसआईसीटीपीएल के सितंबर तथा दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेशों में यथा निर्धारित 1195740 टीईयू की क्षमता प्रत्येक 100 मीटर घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन के प्रतिमानक पर आधारित थी।

यह भी याद किया जाना चाहिए कि जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/40/2008—जेएनपीटी में, इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी, जोकि एनएसआईसीटीपीएल के लिए लाइसेंसदाता पत्तन है, द्वारा प्रेषित विश्लेषण के आधार पर, जेएनपीटी के लिए प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन का प्रतिमानक अनुमोदित किया है। जेएनपीटी ने साथ ही साथ यह भी कहा था कि इसके अन्य टर्मिनलों में इस संबंध में प्रचलित वास्तविक स्थिति भी प्रत्येक 83.33 मीटर घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन की स्थिति को तर्कसंगत ठहराती है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से अनुमति देते हैं कि पत्तन न्यास द्वारा प्रेषित औचित्य और पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों के आधार पर यहां पर दर्शाए गए प्रतिमानकों को समायोजित करे। तदनुसार, अद्यतन प्रतिमानक जेएनपीटी के विश्लेषण के आधार पर अनुमोदित किया गया था जिसपर बाद में पत्तन में प्रचलित स्थिति पर विश्वास किया गया था। अद्यतन किए गए प्रतिमानकों से संबंधित तथ्य एसआईसीटीपीएल (डीपी वर्ल्ड न्हावा शेवा) की जानकारी के भीतर था क्योंकि जेएनपीटी द्वारा पारित प्रासंगिक अपफ्रंट प्रशुल्क डीपी वर्ल्ड को भी अग्रेषित किया गया है, जैसाकि इसपर प्रासंगिक कार्यवाहियों में इसपर विचार-विमर्श किया गया था। प्रत्येक 83.33 मीटर घाट लंबाई 1 घाट क्रेन का अद्यतन प्रतिमानक थोड़े भ्रमण पहले ही उसके प्रशुल्क का निर्णय करते समय गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), जेएनपीटी में दूसरा निजी टर्मिनल परिचालक, की क्षमता निर्धारित करने के लिए अंगीकृत किया गया था।

प्रत्येक 83.33 मीटर घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन के अद्यतन प्रतिमानक पर विचार करते हुए, एनएसआईसीटीपीएल में घाट क्रेनों की संख्या 8 परिगणित होती है। संयोगवश, एनएसआईसीटी ने भी अपने टर्मिनल में 8 घाट क्रेनें तैनात की हैं। यदि 8 घाट क्रेनों की तैनाती, जोकि एनएसआईसीटीपीएल में तथात्मक स्थिति है, को लेखा में लिया जाता है तो टर्मिनल की क्षमता एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित घाट क्षमता 1195740 टीईयू के विपरीत 70 प्रतिशत उपर्योगिता पर 1594320 टीईयू परिगणित होता है।

- (v). सितंबर 2008 और दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेशों में, मानक क्षमता आधारित पद्धति एनएसआईसीटीपीएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु अंगीकृत की गई थी। उक्त दृष्टिकोण में, भविष्य अवधि के लिए यातायात पूर्वानुमान टर्मिनल की मानक क्षमता के स्तर तक सीमित किया गया था जो 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला का अनुसरण करते हुए 1195740 टीईयू निर्धारित किया गया था। परिचालन लागत और निवेश भी मानक क्षमता के स्तर पर सीमित किए गए थे।

वर्ष 2008 में एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में अंगीकृत मानक क्षमता दृष्टिकोण एनएसआईसीटीपीएल के मामले में निर्णय करने के बाद इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत किसी मामले का निर्णय करने के लिए लागू नहीं किया गया है। प्रशुल्क आदेश दिनांक 19 जनवरी 2012 द्वारा जेएनपीटी में जीटीआईपीएल के मामले में प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 मार्च 2011 और 9 जनवरी 2012 द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास में अन्य कंटेनर टर्मिनलों जैसे चेन्नई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) और चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) द्वारा दाखिल प्रस्तावों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निर्णीत प्रशुल्क मामलों में भी गानक क्षमता दृष्टिकोण लागू नहीं किया गया था। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश वास्तविक पत्तन-वार लागत जमा दृष्टिकोण अंगीकृत किए जाने की अपेक्षा करते हैं। उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खड़

24.1 प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नियोजित पूँजी दृष्टिकोण पर पत्तन—वार लागत जमा प्रतिलाम को जारी रखना निर्धारित किया गया है। खंड 2.5.1 में लागत जमा पद्धति के अधीन प्रशुल्क निर्धारित करते समय भविष्य अवधि के लिए यातायात अनुमानों और व्यय अनुमानों पर विचार किए जाने के बारे में विशेष रूप से कहा गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.10, जो नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ की स्वीकृत करने के तरीके को शासित करता है, 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के प्रतिलाम से जुड़ा है। यह देखा जाना चाहिए कि अभिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति के मानकीकरण के बारे में उक्त खंड 2.9.10 में किया गया उल्लेख नियोजित पूँजी पर अधिकतम प्रतिलाम स्वीकृत करने के संदर्भ में है।

- (vi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

एनएसआईसीटीपीएल का मत है कि चूंकि मौजूदा प्रशुल्क मानक क्षमता दृष्टिकोण पर निर्धारित किया गया है, इसलिए इसके मामले में पूर्व अवधि विश्लेषण प्रासांगिक नहीं है। निष्पादन भिन्नता का विश्लेषण करने के प्रयोजन के लिए, तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों की तदनुरूपी अवधि के वास्तविकताओं से तुलना की जानी है। एनएसआईसीटीपीएल के मामले में, तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेश सितंबर 2008 और दिसंबर 2008 में पारित किए गए हैं। हालांकि मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण 2008 के उक्त प्रशुल्क आदेशों में अंगीकृत किया गया था, स्वीकृत की जाने वाली रॉयल्टी के पास—शू की मात्रा का निर्णय करने के लिए परन्तु यातायात पूर्वानुमानों के आधार पर वर्ष 2009 से 2011 के लिए एनएसआईसीटीपीएल की अनुमानित स्थिति पर विचार किया गया था।

अतः 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा विनिर्दिष्ट एनएसआईसीटीपीएल का कार्यनिष्पादन निर्धारित करने के लिए, वर्ष 2009 से 2011 के लिए दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 1471313 टीईयू के अनुमानित यातायात से संबंधित अनुमानों और तदनुरूपी अवधि के वास्तविक आंकड़ों की इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए तुलना की गई है।

जैसाकि पहले बताया गया है, हालांकि एनएसआईसीटीपीएल वित्तीय वर्ष के आधार पर अपने बही खाते व्यवस्थित करता है, परन्तु इसने केलेंडर वर्ष आधार का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुमान भेजे हैं। इसलिए जनवरी 2009 से मार्च 2009 (वर्ष 2008–09 के वार्षिक लेखों द्वारा शामिल), 2009–10, 2010–11 अवधि के वास्तविक आंकड़े विश्लेषित किए गए हैं। अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 अवधि के अनुमानों पर भी पूर्व अवधि विश्लेषण में विचार किया गया है। संक्षेप में, 2009 से 2011 तक तीन केलेंडर वर्ष अवधि के लिए परिचालक के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की गई है।

- (vii). जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिए, सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित, वास्तविक आंकड़े भेजने के लिए एनएसआईसीटीपीएल को विशिष्ट अनुरोध के सदर्श में हालांकि एनएसआईसीटीपीएल ने वास्तविक आंकड़े भेजे थे परन्तु वास्तविक आंकड़े समय की कमी की वजह से एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित नहीं किए गए हैं। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल इसे भेजने के लिए सहमत था यदि यह प्रादिकरण हमारी सुनवाई करते हुए सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित यातायात और वित्तीय परिणाम भेजन की इच्छा जाहिर करता। इस संबंध में, हालांकि एनएसआईसीटीपीएल के पास एक महीने से अधिक का पर्याप्त समय था, यह स्पष्ट नहीं है कि एनएसआईसीटीपीएल सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित वास्तविक आंकड़े क्यों नहीं भेजा सका था। इस संबंध में एनएसआईसीटीपीएल के साथ और पत्राचार का विनियम करने से मौजूदा दरमानों, जो 27 जनवरी 2012 को पहले ही समाप्त हो चुके हैं, के स्थान पर एनएसआईसीटीपीएल के अधिसूचित दरमानों के लिए एनएसआईसीटीपीएल के प्रस्ताव पर कार्यवाही करने में और विलंब हो सकता था। चूंकि एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए इसके द्वारा अनुमानित वित्तीय लागत स्थिति नवम्बर 2011 तक के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है, इसलिए हमने इस मामले के विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया है। वर्ष 2011 के अनुमान, एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में,

वास्तविक आंकड़ों से बदले जाएंगे, ताकि वर्ष 2011 की अधिशेष/घाटे की वारतविक रिथ्ति निर्धारित की जा सके।

(viii). जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 अवधि के दौरान एनएसआईसीटीपीएल का कार्यनिष्ठादान नीचे विश्लेषित किया गया है:-

(क). जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने दिसंबर 2008 के अपने आदेश में वर्ष 2009 के लिए एनएसआईसीटीपीएल के ताक्तालिक मौजूदा दरमानों में 18 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि स्वीकार की थी और अनुवर्ती दो वर्षों अर्थात् 2010 और 2011 के लिए तत्संबंधी पिछले वर्षों के प्रशुल्क में 3.27 प्रतिशत और 3.86 प्रतिशत की वृद्धि की थी। चूंकि प्रशुल्क के ऊधवर्मुखी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय द्वारा दर्शाया गया है, इसलिए जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए अनुमानित आय प्रदान की गई वृद्धि दर्शाने के लिए अद्यतन की गई है, ताकि वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों के बीच सही तुलना की जा सके।

(ख). दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश में यातायात वर्ष 2009 से 2011 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 1471713 टीईयू अनुमानित किया गया था। यथानुपात आधार पर, जनवरी 2009 से मार्च 2009 अवधि के लिए प्रहस्तित यातायात 363,505 टीईयू है। इसने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान क्रमशः 1532075 टीईयू और 1537240 टीईयू प्रहस्तन किया है। 9 महीनों अर्थात् वर्ष 2011-12 के दौरान अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए, एनएसआईसीटीपीएल ने 1078500 टीईयू के यातायात का अनुमान लगाया है। तत्पश्चात, जेएनपीटी ने सूचित किया है कि एनएसआईसीटीपीएल ने अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 तक 9 महीनों की अवधि के दौरान 1087385 टीईयू प्रहस्तन किया है। अप्रैल से दिसंबर 2011 अवधि के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक यातायात रिथ्ति इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है। संक्षेप में, वास्तविक यातायात रिथ्ति निम्नलिखित है:-

वर्ष	यातायात (टीईयू)
2008-09 (3 माह जनवरी से मार्च तक)	363505
2009-10	1532075
2010-11	1537240
2011-12 (9 माह अप्रैल से दिसंबर तक)	1087358

यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि अप्रैल से दिसंबर 2011 तक नौ महीनों की अवधि के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित परिचालन आय, उपस्कर चालन लागत, रॉयल्टी, उपस्कर किशया प्रभार और तकनीकी सेवा शुल्क के अनुमान पूर्व अवधि विश्लेषण में हमारे द्वारा सुविचारित यातायात में वृद्धि दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

(ग). अनुरोध किए जाने के बावजूद, एनएसआईसीटीपीएल ने प्रत्येक श्रेणी के अधीन यातायात की मात्रा के आधार पर वास्तविक आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं और प्रत्येक वर्ष के लिए एनएसआईसीटीपीएल के दरमान में यथा निर्धारित तत्संबंधी दरें नहीं भेजी हैं। तथापि, हमारे प्रश्न के संर्दर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि उसने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान मामला दर मामला आधार पर ग्राहकों को रु0 968 लाख और रु0 330 लाख की कुछ मात्रा संबंधित रियायतें ॲफर की थीं। चूंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही निजी परिचालक द्वारा अपने विवेक से अनुमत छूटों/रियायतों को स्वीकार नहीं करता है इसलिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित रियायत की राशि वर्ष 2009-10 और 2010-2011 के वार्षिक लेखों में दर्शाई गई आय में वापस जोड़ा गया है, जैसाकि अन्य प्रासंगिक मामलों में भी किया गया है।

(घ). जैसाकि वार्षिक लेखों से देखा गया है, एनएसआईसीटीपीएल के अन्य आय स्ट्रीम में किशया वसूली, भारतीय योजना हकदारी से सेवा, ब्याज आय, निवेशों की विक्री पर लाभ, निवेशों से लाभांश, पूर्ववर्ती वर्षों के लिए अधिक प्रावधान वापसी, विनिमय लाभ अचल परिसंपत्तियों की विक्री पर विविध आय तथा लाभ शामिल हैं।

आय की मद्दें नामतः किशया वसूली, परिसंपत्तियों की विक्री पर लाभ और विविध आय एनएसआईसीटीपीएल के सामान्य परिचालन से आई प्रतीत होती है। अतः अन्य आय की इन मद्दों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

रु 490 लाख की राशि वर्ष 2010–11 के वार्षिक लेखों में इंडिया स्कीम (एसएफआईएस) स्क्रिप्ट से सेवा की हकदारी रूप में दर्शाई गई है। सामान्यतः, इस स्क्रिप्ट का मूल्य उपस्कर के आयात, पुजों और उपभोज्यों पर शुल्क देयताओं के स्थान पर उपयोगी है। उपलब्ध एफएफआईएस स्क्रिप्ट के लिए ऋण के संदर्भ में, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 में शुल्क उधार के प्रस्तावित उपयोग को स्पष्ट नहीं किया है। परिचालक ने 2012 से 2014 तक मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए कोई पूंजी व्यय प्रस्तावित नहीं किया है। एनएसआईसीटीएल को सलाह दी जाती है कि एफएसआईएस मूल्य को पूंजी व्यय से समायोजित करें और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा में ऐसे समायोजन के ब्यारे भेजें। अतः इस समीक्षा कार्यवाही में रु 490 लाख की राशि को वर्ष 2010–11 के लागत विवरण में अन्य आय रूप में नहीं माना गया है। संयोगवश, चैनई कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीसीटीपीएल) के पिछले प्रशुल्क संशोधन में भी, एसएफआईएस ऋणों को आय के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया था परन्तु आयातित केपिटल उपस्कर पर देय शुल्क से भविष्य में समायोजित / समायोजित किए जाने की अनुमति दी जाए।

व्याज आय महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण में आय के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं की गई है। विदेशी मुद्रा ऋणों की सर्विसिंग से होने वाले विनिमय लाभ भी आय के हिस्से के रूप में नहीं माने गए हैं, जैसाकि अन्य प्रासंगिक मामलों में भी किया गया है।

यह प्रकट होता है कि एनएसआईसीटीपीएल ने कुछ निवेशों में अपना अधिशेष रोक पाक किया है और ऐसे निवेशों से लाभ तथा लाभांश अर्जित किया है। अतः इस विश्लेषण में इन मदों पर विचार नहीं किया गया है।

चूंकि व्ययों के लिए रखे गए प्रावधान प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में व्यय रूप में नहीं माने गए हैं, इसलिए आय में वापस जोड़ा गया प्रावधान भी इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है, जैसाकि अन्य प्रासंगिक मामलों में भी किया गया है।

(उ). इसी तरह, व्याज व्यय, चूकपूर्ण ऋणों के प्रावधान, धीमे आवागमन वाली वस्तुसूची के लिए प्रावधान और विदेशी मुद्रा विनिमय नुकसान भी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में लागत की मद के रूप में नहीं माने गए हैं, जैसाकि अन्य प्रासंगिक मामलों में भी किया गया है।

(च). (i). वर्ष 2008–09 से 2010–11 के वार्षिक लेखे क्रमशः रु 20692.51 लाख, रु 0 28395.07 लाख और रु 31543.49 लाख रॉयल्टी रूप में दर्शाते हैं। जेएनपीटी ने एनएसआईसीटीपीएल से उपर्युक्त रॉयल्टी भुगतानों की पुष्टि की है। एनएसआईसीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में सितंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान अपने द्वारा किए गए निवेदनों को दोहराते हुए रॉयल्टी के पूर्ण पास–थू का दावा किया है। पास–थू रूप में पूर्ण रॉयल्टी को स्वीकृत किए जाने के अपने दावे के समर्थन में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा की गई टिप्पणियों को सितंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद सं. 13(v) में इस प्राधिकरण द्वारा विस्तार से पहले ही संव्यवहारित किया गया है। इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.1 अपेक्षा करता है कि बीओटी मामलों में प्रशुल्क परिकलन के लिए रायल्टी को लेखा में लिया जाए जहां बोली लगाए जाने की प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी, इस तरीके से जिससे रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन परिचालक को संभावित नुकसान से बचने के लिए है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में इस प्रावधान के अलावा, सरकार ने वर्ष 2006 में इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से सलाह दी थी कि एनएसआईसीटीपीएल मामले में रॉयल्टी से संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए। इस मामले की दोबारा समीक्षा करने और एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अब किए गए अनुरोध को स्वीकार करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता है।

- (ii). यह भी याद किया जाए कि दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश में, 39.98 प्रतिशत, 48.77 प्रतिशत की रॉयल्टी और वास्तविक रॉयल्टी का 46.21 प्रतिशत क्रमशः वर्ष 2009 से 2011 के लिए पास-थू रूप में स्थीकार किया गया है। इसलिए, पूर्व अवधि निष्पादन की समीक्षा के प्रयोजन के लिए, रॉयल्टी तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में दर्शाई गई वास्तविक रॉयल्टी के 39.98 प्रतिशत 48.77 प्रतिशत और 46.21 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।
- (छ). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.2 'तकनीकी सेवा शुल्क' का विचार केवल प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विनिर्दिष्ट किया गया है यदि इसकी उपयुक्तता आयकर अधिनियम के अनुसार 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' की यार्डस्टिक लागू करते हुए स्थापित किया जाता है। आयकर निर्धारण आदेशों को भेजने के प्रश्न के प्रत्युत्तर के समय, एनएसआईसीटीपीएल ने वित्तीय वर्षों 2002-03 से 2007-08 के आयकर निर्धारण आदेश भेजे हैं। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित निर्धारण आदेशों की प्रतियों से, यह देखा गया है कि प्रत्येक वर्ष आयकर प्राधिकारियों ने इस आधार पर तत्संबंधी वर्षों के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भुगतान किए गए तकनीकी सेवा शुल्क के केवल 43 प्रतिशत की ही अनुमति दी है कि एनएसआईसीटीपीएल ने तकनीकी सेवाओं से सवधित करार में सूचीबद्ध सेवाओं में से कुछ सेवाओं की प्राप्ति के लिए साक्ष्य नहीं भेजे थे। हालांकि एनएसआईसीटीपीएल ने राशि को अस्वीकृत किए जाने के विवाद से इंकार किया है क्योंकि उसे आयकर अधिनियम की धारा 801ए के प्रावधानों के अनुसार टैक्स छूट मिली है परन्तु ऐसी अस्वीकृति के प्रति आयकर विभाग को अपने विशेष के बारे में बताया है और पूर्व/भविष्य वर्षों में समान अस्वीकृति को चुनौती देने का अपना अधिकार सुरक्षित रखा है। एनएसआईसीटीपीएल ने प्रशुल्क के परिकलन के प्रयोजन के लिए स्वीकार्य व्यय रूप में संपूर्ण भुगतान पर विचार करने का अनुरोध किया है।

एनएसआईसीटीपीएल के अनुरोध के बावजूद, चूंकि पास-थू रूप में टीएसएफ की स्वीकृति से संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देश आयकर प्राधिकारियों द्वारा यथा निर्धारित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित करने का अधिकार देते हैं और चूंकि आयकर प्राधिकारियों ने पूर्वकाल में तकनीकी सेवा शुल्क की पूरी राशि को स्वीकार नहीं किया है, इसलिए ऐसी स्थिति में यह अनुमान लगाना उपयुक्त नहीं है कि आयकर प्राधिकारियों द्वारा आंशिक स्वीकृति के इस रूपान्वयन को भविष्य में भी जारी रखा जाएगा। पूर्वकाल में आयकर प्राधिकारियों द्वारा अनुमत राशि के अनुपात पर आधारित 43 प्रतिशत तकनीकी सेवा शुल्क इस प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में भी सुविचारित किया गया है।

किन्तु, पूर्व अवधि विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2009 से 2011 के लिए वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क पर विचार किया गया है क्योंकि वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क और आयकर प्राधिकारियों के अनुसार उस अनुमत को पूर्ण समायोजन के लिए अलग से परिमाणित किया गया है के बीच का अन्तर इस प्राधिकरण द्वारा पूर्व अर्थात् 2005 के प्रशुल्क आदेश में पहले से लिए गए निर्णय के अनुसार कि इस शीर्ष के अधीन अनुमत कोई लाभ भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा। यदि निर्धारण आदेश के अनुसार वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क वर्ष 2009 से 2011 के लिए लागत विवरण में सुविचारित किया जाता है तो यह दोहरी गणना के लिए टैटामाउंट होगा। पूर्व विश्लेषण में वर्ष 2009 से 2011 के लिए वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क पर विचार करना प्रतिकूल नहीं होना चाहिए क्योंकि तकनीकी सेवा शुल्क की पूर्ण राशि की उक्त अवधि के लिए स्वीकार्य व्यय के रूप में नहीं माना जाना चाहिए। एनएसआईसीटीपीएल को सलाह दी गई है कि जैसे और जब उन्हें आयकर प्राधिकारियों से वित्तीय वर्षों 2008-09 से 2010-11 के लिए निर्धारण आदेश प्राप्त हो भेजे जाए। यदि वास्तविक स्थिति जो एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित किए जाने वाले उक्त वर्षों के निर्धारण आदेशों में दर्शाया जा सकता है, अब विश्वास की गई स्थिति से भिन्न पाया जाता है तो अधिकता या कमी, यदि कोई हो, एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (ज). प्राथमिक व्ययों रु 24 लाख को बढ़ाए खाते में डालना वर्ष 2009 से 2011 के लिए सुविचारित किया गया है जैसाकि पूर्वकाल में सुविचारित किया गया है।
- (झ). वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिचालन व्यय लागत विवरण (मिलान के बाद) में समायोजित परिचालन व्यय और उपरिव्ययों की कुल राशि से मेल नहीं खाता है। लागत विवरण में व्यय वर्ष 2009–10 में रु 7.19 लाख अधिक और वर्ष 2010–11 में रु 10.32 लाख तक कम है। लागत विवरण में 'अन्य उपरिव्यय' शीर्ष के अधीन लेखापरीक्षित स्थिति से मिलान करने के लिए उपर्युक्त समायोजन किए गए हैं।
- (ञ). नियोजित पूंजी निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए, तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड को लेखा में लिया गया है।

एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 की कार्यपूंजी को शामिल नहीं किया है। कार्यपूंजी निम्नलिखित तरीके से सुविचारित की गई है—

- (i). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 29.9 के अनुसार, विविध देनदारी शेष भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीनों की संपदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभार होंगे। चूंकि ये मर्दे एनएसआईसीटीपीएल के मामले में प्रासारिक नहीं हैं, इसलिए विविध देनदारियों को शून्य माना गया है।
- (ii). इस प्राधिकरण द्वारा पारित संयुक्त आदेश दिनांक 30 सितंबर 2008 के अनुसार, कुछ व्ययों के पूर्वभुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं को विविध देनदारियों के रूप में माना जा सकता है।

जेएनपीटी के साथ एनएसआईसीटीपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.3.5.2 के अनुसार, रॉयल्टी अनुवर्ती माह के 7वें दिन को देय है। ऐसी स्थिति में, एनएसआईसीटीपीएल से यह अपेक्षा नहीं की गई है कि रॉयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान किया जाए। इसलिए रॉयल्टी का पूर्वभुगतान वर्ष 2009 से 2011 के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

- (iii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश वस्तुसूची की मर्दों के मामले में ईंधन के अलावा भंडज़रों के छह महीनों के उपभोग की सीमा निर्धारित करते हैं। वर्ष 2008–09 से 2010–11 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट भंडारों और पुर्जों के वास्तविक उपभोग का 50 प्रतिशत मौजूदा परिसंपत्तियों के वस्तुसूची भाग के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iv). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, रोकड़ शेष एक माह के रोकड़ व्ययों पर सुविचारित किया गया है जैसाकि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (v). तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट विविध लेनदारों के आंकड़ों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (त). उपर्युक्त के अधीन, कार्य पूंजी नकारात्मक परिणामित होगी। इसलिए, इसे इस विश्लेषण में शून्य माना गया है।

वैसे, नियोजित पूंजी में केवल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड शामिल है जोकि वर्ष 2008–09 से 2011–12 के लिए क्रमशः रु 55092.75 लाख, रु 48088.10 लाख रु 41513.80 लाख और रु 36293.30 लाख परिणामित होता है।

- (थ). दिसंबर 2008 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम वर्ष 2009 से 2011 के लिए 16 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया था। यह स्थिति उक्त वर्षों के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय बनाए रखी गई है। ऐसा करते समय, वर्ष 2008–09 में तीन महीनों की अवधि और वर्ष 2011–12 में नौ महीनों की अवधि के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम स्वीकार किया गया है।
- (ix). (क). जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए एनएसआईसीटीपीएल के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाता विवरण अनुलग्नक—। रूप में संलग्न किया गया है। पिछले प्रशुल्क

आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक अंकड़ों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है:-

विवरण	दिसंबर 2008 आदेश के अनुमान				वास्तविक					% भिन्नता
	2009	2010	2011	Total	2008-09 (3 माह)	2009-10	2010-11	2011-12 (9 माह)	कुल	
यातायात (टीईयू में)	1471313	1471313	1471313	4413939	363505	1532075	1537240	1087356	4520176	2.41%
परिचालन आय	49084.89	50669.31	52625.14	152356.34	11276.40	53758.67	57096.28	41426.17	163557.52	7.35%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	26017.61	32784.10	33493.41	94295.32	6182.59	31210.12	35224.47	27360.22	98977.40	6.03%

* परिचालन आय अनुमान एनएसआईसीटीपीएल के तात्कालिक प्रश्नलक्ष में वर्ष 2009 के लिए 18 प्रतिशत की अकास द बोर्ड वृद्धि दराने और अनुवर्ती दो वर्षों अर्थात् 2010 और 2011 के लिए तत्समान पिछले वर्षों के प्रश्नलक्ष में 3.27 प्रतिशत और 3.86 प्रतिशत की ग्रेडिंग वृद्धि दराने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

नियोजित पूँजी पर एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ से संबंधित व्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं -

विवरण	2008-09 (3 माह)	2009-10	2010-11	2011-12 (9 माह)
वास्तविक अधिशेष एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले	5115.99	22647.63	21939.43	14065.95
वास्तविक नियोजित पूँजी	13773.19	48088.10	41513.80	36293.30
नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	37.14%	47.10%	52.65%	38.76%
प्रतिलाभ 16 प्रतिशत से अधिक	132.15%	194.35%	230.30%	142.23%

(ख). उक्त तीन वर्षों के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अर्जित स्वीकार्य लागत और अनुमत लाभ से अधिक अतिरिक्त अधिशेष पिछले प्रश्नलक्ष आदेश में अनुमत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ के विपरीत 132.15 प्रतिशत से 230.30 प्रतिशत पाया गया है। प्रश्नलक्ष दिशानिर्देशों के खड़ 2.13 के अनुसार, यदि वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा + या - 20 प्रतिशत की भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोटोकूल लाभ/नुकसान को प्रश्नलक्ष संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा। अतः एनएसआईसीटीपीएल के प्रश्नलक्ष में पूर्व अधिशेष को समायोजित किए जाने का मामला है।

(ग). इस प्रकार, कुल पूर्व अधिशेष जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 तक की अवधि करोड़ 414.22 करोड़ निर्धारित किया गया है। जैसाकि 2005 के प्रश्नलक्ष दिशानिर्देशों के खड़ 2.13 में विनिर्दिष्ट किया गया है अधिशेषों को 50 प्रतिशत अर्थात् रु 207.11 करोड़ एनएसआईसीटीपीएल के भविष्य प्रश्नलक्ष में अतिरिक्त तकनीकी सेवा शुल्क के समायोजन के अलावा, जैसाकि अगले अनुच्छेद में चर्चा की गई है, समायोजित किया जाना है।

(घ). जैसाकि पहले चर्चा की गई दो आगकर प्राधिकारियों ने 57 प्रतिशत की सीमा तक वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क 4%। अनुमति नहीं दी थी और पूर्वकाल में वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क के केवल 43 प्रतिशत की अनुमति दी थी। इस प्रकार, पिछले वर्षों के लिए वास्तविक तकनीकी सेवा का भारी जून 57 प्रतिशत रु 13.48 करोड़ परिमाणित किया गया है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है -

वर्ष	वास्तविक तकनीकी सेवा शुल्क	आयकर आदेश के अनुसार व्याकृति-योग्य तकनीकी सेवा शुल्क	अतिरिक्त राशि
2000	0.00	0.00	0.00
2001	0.00	0.00	0.00

2002	0.00	0.00	0.00
2003	0.00	0.00	0.00
2004	0.00	0.00	0.00
2005 (9 माह)	377.17	162.18	214.99
2006	320.75	137.92	182.83
2007	326.98	140.60	186.38
2008	327.24	140.71	186.53
2009	360.45	154.99	205.46
2010	346.33	148.92	197.41
2011	306.41	131.76	174.65
कुल			1348.25

रु 1348.25 लाख की राशि जुलाई 2005 के प्रशुल्क आदेश में पहले से दर्ज इस निर्णय के अनुसार भविष्य प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाना है कि इस शीर्ष के अधीन अनुमत कोई लाभ भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा।

(उ). इस प्रकार, रु 220.59 करोड़ की कुल राशि (पूर्व अधिशेष के लेखा पर रु 207.11 करोड़ और अतिरिक्त तकनीकी सेवा शुल्क के लेखा पर रु 13.48 करोड़) रामायोजन के लिए उपलब्ध है। जैसाकि ऐसा कुछ पूर्ववर्ती मामलों में किया गया था, इस राशि को वर्ष 2012 से शुरू होकर पांच समान किस्तों में समायोजित किया गया है।

(च). यह याद किया जाए कि दिसंबर 2008 में पारित एनएसआईसीटीपीएल के आदेश में, यह उल्लेख किया गया है कि पूर्व अवधि (अप्रैल 2005 से सितंबर 2008) से संबंधिता रु 173.87 करोड़ का शेष असमायोजित पूर्व अधिशेष जनवरी 2012 से शुरू होने वाले प्रशुल्क चक्र से समायोजित किए जाने पर विवार किया जाता है। इस संबंध में, एनएसआईसीटीपीएल ने टिप्पणी की है कि दिशानिर्देशों के अनुसार अधिशेष का केवल 50 प्रतिशत समायोजित किया जाता है। अतः एनएसआईसीटीपीएल ने कहा है कि दिशानिर्देशों के अनुसार अधिशेष का केवल 50 प्रतिशत समायोजित किया जाना है। अतः एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि जनवरी 2005 से सितंबर 2008 अवधि के लिए अधिशेष का 50 प्रतिशत रु 108.68 करोड़, क्योंकि रु 47.47 करोड़ 2009 आदेश में पहले से ही समायोजित किया जा चुका है, शेष रु 61.21 करोड़ अनुवर्ती प्रशुल्क संशोधन में समायोजित किया जाना है।

इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 तक की अवधि में पांच वार्षिक किस्तों में संबंधित रु 217.36 करोड़ के अधिशेष को समायोजित किए जाने का निर्णय दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश में पहले ही लिया जा चुका है। दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क वृद्धि रु 217.36 करोड़ के अधिशेष को समायोजित करने की शर्त के अधीन थी। दिसंबर 2008 आदेश द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क एनएसआईसीटीपीएल द्वारा बिना किसी विलंब के कार्यान्वित किया गया है। आदेश के लाभ वाले हिस्से का आनन्द लेकर एनएसआईसीटीपीएल उसी आदेश के इस हिस्से से अब छूट की नहीं कर सकता। इसलिए, अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 तक की अवधि से संबंधित अधिशेष की शेष चार किस्तों में से पूर्व अधिशेष की तीन किस्तें वर्ष 2012 से 2014 के बौराने समायोजन के लिए सुविचारित हैं। रु 4346.70 लाख की शेष एक किस्त इसके प्रशुल्क की अंगती समीक्षा के दौरान वर्ष 2015 में समायोजित किए जाने पर विचार किया जाना है।

(छ). जैसाकि पहले बताया गया है, जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए अधिशेष अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 अवधि के अनुमानों को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया गया है। अतः अप्रैल 2011 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के अनुमान एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अंगती रामीका में वास्तविक आंकड़ों से बदले जाएंगे, ताकि तदनुरूपी अवधि के लिए पूर्व अधिशेष की वास्तविक मात्रा निर्धारित की जा सके। यदि इस विश्लेषण में विश्वास किए गए अधिशेष में कोई अंतर देखा जाता है तो ऐसे अंतर को अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (x). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 25.1 अपेक्षा करता है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना में पूर्वानुमानों और सौजूदा/संभावित बढ़ोतरी के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2012 से 2014 के लागत विवरणों का वैकल्पिक सैट भेजने के लिए विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 25.1 में किए गए विनिर्दिष्टों के मद्देनजर वर्ष 2011 के लिए वास्तविक/अनुमानित यातायात और वित्तीय/लागत व्यारों के आलोक में, एनएसआईसीटीपीएल ने अपेक्षित लागत विवरण नहीं गेजे हैं। अपेक्षित व्यारों के अभाव में, वर्ष 2012 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल के लागत विवरण, वर्ष 2011 को आधार रूप में लेते हुए यातायात, आय, व्यय और नियोजित पूँजी के राशाधित अनुमानों के आधार पर निर्मित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएसआईसीटीपीएल ने अपन द्वारा अंगीकृत मानक क्षमता के आधार पर वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1195740 टीईयू यातायात पर विचार किया गया है। पहले उल्लिखित कारणों से, टर्मिनल की क्षमता 1195740 टीईयू के अपार पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात सीमित करने का प्रश्न हो नहीं उठता है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि सभी 8 क्रेनों की परिचालन लागत और पूँजी लागत लागत विवरण में व्यवस्थित की गई हैं, 8 घाट क्रेनों के साथ टर्मिनल की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 1594320 टीईयू परिगणित होता है।
- (xi). इसके अलावा, यातायात अनुमान 2011 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर लगाए गए हैं जाकि प्रशुल्क चक्र 2012–14 के लिए आधार दर्श है। यह याद किया जाए कि गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल), जो जेएनपीटी में परिचालन करने वाला एक टर्मिनल है, से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करने वाला आदेश, वर्ष 2011 के लिए यातायात में वर्ष दर वर्ष 3 प्रतिशत की यातायात वृद्धि वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित किया गया है। दो टर्मिनल एक ही क्षेत्र में एक-दूसरे के समीप परिचालन करते हैं। इस प्रकार, वर्ष दर वर्ष 3 प्रतिशत ली यातायात वृद्धि पर विचार करते हुए, वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात अनुपान क्रमशः 1493305 टीईयू, 1538104 टीईयू और 1584247 टीईयू परिगणित होते हैं।

खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना के अनुभार यातायात अनुभानों पर विचार किया जाए। यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी द्वारा 12वीं पंचवर्षीय योजना के लिए यथा अनुमानित एनएसआईसीटीपीएल का यातायात पूर्वानुमान वित्तीय वर्ष 2012–13 से 2014–15 के लिए क्रमशः 1.52 मिलियन टीईयू, 1.55 मिलियन टीईयू और 1.57 मिलियन टीईयू है। यदि केलेंडर वर्ष 2012 से 2014 के लिए यथानुपात आधार पर विचार किया जाता है तो ऐसे समायोजित यातायात अनुभान हमारे द्वारा 3 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों के बहुत निकट हैं। ऐसी स्थिति में, यह उपयुक्त पाया गया है कि एनएसआईसीटीपीएल के मामले में भी 3 प्रतिशत की यातायात वृद्धि पर विचार किया जाए। तदनुसार, वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात अनुमान क्रमशः 1493305 टीईयू, 1538104 टीईयू और 1584247 टीईयू परिगणित होते हैं।

वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात अनुमानों को अद्यतन करते समय, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अपने 1195740 टीईयू के यातायात अनुमान के लिए यथा अनुमानित कंटेनरों के विभिन्न प्रकारों के कंटेनर मिश्रण को बनाए रखा गया है।

यदि ऐसा होता है, अब विश्वास किए गए यातायात अनुमानों की तुलना में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात में महत्वपूर्ण कटौती है, यह एनएसआईसीटीपीएल के लिए ओपरेटर कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 की शर्तों में इसके प्रशुल्क की अनुसृचित समीक्षा की भाग कर सकता है।

- (xii). वर्ष 2012 से 2014 के लागत विवरण में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित परिचालन आय 1195740 टीईयू के यातायात के लिए है। विशेष रूप से प्रश्न किए जाने के बावजूद, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के आय अनुमानों पर पहुँचन के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, अनुमानित कंटेनर प्रहस्तन आय वर्ष 2011 में प्रचलित प्रशुल्क के स्तर पर क्रमशः 1493305 टीईयू, 1538104 टीईयू और 1584247 टीईयू परिकलित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अपन 1195740 टीईयू यातायात अनुमान के लिए यथा प्रक्षेपित कंटेनरों के विभिन्न प्रकारों का कंटेनर मिश्रण बनाए रखा गया है।

एनएसआईसीटीपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय का अनुमान लगाने के लिए ₹ 45 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर लागू की है। सामान्यतः संदर्भित मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रधानित डॉलर विनिमय दर भविष्य अवधि के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय निर्धारित करने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है। तथापि, अमेरिकी डॉलर के मुकाबले रूपए की तेज कमज़ोरी की वजह से अचानक बदलाव आया है, यह विश्वास से कहना समव नहीं होगा कि यह स्थिति अगले तीन वर्षों में जारी रहेगी। पिछले वर्ष के लिए औसत विनिमय दर ₹ 46.96 प्रति अमेरिकी डॉलर थी जिसे वर्ष 2012 से 2014 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में सुविचारि किया गया है, जैसाकि पिछले कुछ समय में जीटीआईपीएल, चेन्नई इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) और च्यू मैग्लूर पत्तन न्यास (एनएसपीटी) जैसे अन्य प्रासंगिक मामलों में अनुसरण किया गया है। किसी मामले में, विनिमय दर उतार-चढ़ाव इस मामले में आय अनुमान में महत्वपूर्ण भुदा नहीं हो सकता क्योंकि केवल सीमित प्रशुल्क मदें ही एनएसआईसीटीपीएल के दरभानों में अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किए गए हैं।

गणनाओं के अमाव में, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा विलंबशुल्क और प्रशीतन कनेक्शनों जैसी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से अनुमानित आय यातायात के अनुमानों में वृद्धि के अनुषात में अद्यतन किया गया है और ₹ 46.96 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर लागू की गई है।

विविध सेवाओं तथा अन्य सेवाओं से एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित आय यातायात के साथ टेंडर में संचलन के लिए परिकल्पित नहीं की गई है और इसलिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर बनाए रखा गया है।

इसके अलावा, यह विदित है कि कुल यातायात का 15 प्रतिशत आईसीडी कंटेनर अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन परिचालन (आईटीआरएचओ) के लिए ₹ 400/- प्रति टीईयू की लेवी आकर्षित करेगा। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित आईसीडी कंटेनरों के प्रतिशत पर विश्वास करते हुए, आईटीआरएचओ आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल के संशोधित यातायात अनुमानों पर परिकल्पित किया गया है। अनुमानित आईटीआरएचओ आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 900.07 लाख, ₹ 914.55 लाख और ₹ 941.99 लाख परिणामित होता है।

वर्ष 2009 से 2014 के लिए तटीय कंटेनरों को कोई यातायात एनएसआईसीटीपीएल द्वारा नहीं बताया गया है।

वर्ष 2012 से 2014 के लिए संशोधित अनुमानित यातायात, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, पर विचार करते हुए और ₹ 46.96 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए, प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर सरोधित अनुमानित आय क्रमशः ₹ 55034.33 लाख, ₹ 56671.61 लाख और ₹ 58052.18 लाख परिणामित होता है।

(xiii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 भी अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यासों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय पूर्वनुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमत उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क में व्यय पूर्वनुमानों के लिए 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करने का निर्णय लिया है, जैसाकि एनएसआईसीटीपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों और निझी टर्मिनल परिचालकों को पत्र सं. टीएमपी / 27 / 2005—विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा संप्रेषित किया गया था।

(xiv). यहां पर यह उल्लेख करना प्रारग्निक है कि एनएसआईसीटीपीएल ने सामान्यत वर्ष 2012 से 2014 से संबंधित व्ययों की गणना व. लिए आधार रूप में वर्ष 2011 के 9 महीनों की अवधि (अर्थात् अप्रैल से दिसंबर 2011) से संबंधित अनुभानों पर विचार किया है। इस संबंध में, यह बताया गया है कि सामान्यतः संपूर्ण पिछले वर्ष से संबंधित व्यय भविष्य अवधि के लिए व्यय के अनुमानों पर पहुंचने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है। एनएसआईसीटीपीएल के मामले में, चूंकि वर्ष 2011 के पहले तीन महीने वित्तीय वर्ष 2010-2011 का हिस्सा हैं, इसलिए एनएसआईसीटीपीएल ने आधार रूप में वर्ष 2011 के शेष 9 महीनों से संबंधित अनुभानों पर विचार किया है। हमारे विश्लेषण में,

तथापि, 2011 के संपूर्ण वर्ष (2010–11 के 3 महीने और वर्ष 2011–12 के 9 महीने) मविष्य अवधि के लिए व्यय के अनुमानों पहुंचने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है।

- (xv). वर्ष 2011 के दौरान परिचालन और प्रत्यक्ष लेवरों की संख्या 445 एनएसआईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए जारी रखने का अनुमान लगाया गया है, जिसपर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

वर्ष 2011 के दौरान ₹0 3.71 लाख प्रतिवर्ष पर प्रति परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेवर औसत लागत के विपरीत, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 में औसत लागत में लगभग 17 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया है और तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2013 और 2014 के दौरान लगभग 7.5 प्रतिशत प्रत्येक वर्ष की और वृद्धि का अनुमान लगाया है। आपवादिक वृद्धि का औचित्य के लिए कोई दस्तावेजी साक्षा नहीं भेजे गए हैं। वर्ष 2012 से 2014 के अनुमान वर्ष 2011 के लिए औसत लागत प्रति लेवर में 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

- (xvi). वर्ष 2011 के दौरान अनुरक्षण लेवरों की औसत संख्या 106 वर्ष 2012 से 2014 के दौरान 118 होने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित अनुरक्षण लेवर की संख्या में वृद्धि पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2011 के दौरान ₹0 5.35 लाख की औसत लागत प्रति अनुरक्षण लेवर के विपरीत, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 में औसत लागत में लगभग 6 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया है और तत्संबंधी पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2013 तथा 2014 के दौरान लगभग 10 प्रतिशत प्रत्येक की और वृद्धि का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानों को वर्ष 2011 के लिए औसत लागत प्रति लेवर में 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (xvii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मतों तथा अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमान की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

- (क). एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के दौरान 11.87 इकाईयां प्रति टीईयू और 13.84 इकाईयां प्रति टीईयू के वास्तविक बिजली उपभोग के विपरीत वर्ष 2012 से 2014 के लिए 15.30 इकाईयां प्रति टीईयू के बिजली उपभोग का अनुमान लगाया है। एनएसआईसीटीपीएल ने प्रशीतन कंटेनरों के यातायात में वृद्धि की वजह से बिजली उपभोग प्रति टीईयू में वर्ष दर वर्ष वृद्धि होने का आरोप लगाया है।

1195740 टीईयू के यातायात के लिए पिछले वर्षों में एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कंटेनर मिश्रण को देखते हुए, यह देखा गया है कि कुल यातायात में से, प्रशीतन कंटेनर प्रत्येक वर्ष के कुल यातायात का लगभग 3 प्रतिशत होता है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कंटेनर मिश्रण से भी, यह देखा गया है कि प्रशीतन कंटेनर कुल यातायात का केवल 3 प्रतिशत ही होगा। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2012 से 2014 के लिए बिजली उपभोग में वृद्धि का अनुमान लगाने के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा की गई टिप्पणी विचारणीय नहीं है। वैसे, वर्ष 2010–11 के दौरान 13.84 इकाईयां प्रति टीईयू का वास्तविक बिजली उपभोग आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2011 से 2014 के लिए अनुरक्षित किया गया है।

अगस्त से अक्टूबर 2011 के महीनों के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित बिजली बिलों की प्रतियों से, बिजली की प्रति इकाई औसत लागत लगभग ₹0 13 प्रति इकाई परिणित होती है। संयोगवश, यह याद किया जाए कि जीटीआईपीएल, जो जेएनपीटी में एक टर्मिनल है, से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करने वाले आदेश में, वर्ष 2012 के लिए लागू बिजली की इकाई दर ₹0 13.00 प्रति इकाई सुविचारित की गई है। ₹0 13.10 प्रति इकाई की दर वर्ष 2012 के लिए सुविचारित की गई है और तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2013 और 2014 के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक कृद्धि की गई है।

अगस्त से अक्टूबर 2011 के बिजली बिजली में यथा प्रदर्शित निर्धारित बिजली लागतों की औसत के आधार पर, वार्षिक निर्धारित लागत वर्ष 2011 के लिए निर्धारित की गई है और तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2012 से 2014 तक के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।

- (ख). एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2009–10 और 2010–11 के दौरान 2.05 लिटर प्रति टीईयू और 2.02 लिटर प्रति टीईयू के वास्तविक इधन उपभोग के विपरीत वर्ष 2012 से 2014 के लिए 2.14 लिटर प्रति टीईयू के इधन उपभोग का अनुमान लगाया है। एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2011 के नौ महीनों के दौरान 2.01 लिटर प्रति टीईयू पर इधन उपभोग का अनुमान लगाया है। एनएसआईसीटीपीएल ने प्रति टीईयू इधन उपभोग में वृद्धि के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। वैसे, वर्ष 2011 के दौरान 2.01 लिटर का औसत इधन उपभोग आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिए बनाए रखा गया है।

एनएसआईसीटीपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिए ₹ 41.60 प्रति लिटर पर सुविचारित इधन की इकाई लागत ₹ 45.28 प्रति लिटर, जिसे जीटीआईपीएल के मामले में भी सुविचारित किया गया था, की प्रचलित दर से अद्यतन किया गया है। वर्ष 2011 के लिए इधन की इकाई लागत में वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

- (ग). एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि एनएसआईसीटीपीएल ने मरम्मत और अनुरक्षण को इसके अनुमानित यातायात 1195740 टीईयू से जोड़ दिया है और इस प्रकार वर्ष 2012 से 2014 के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की गणना की है। चूंकि मरम्मत तथा अनुरक्षण यातायात के अनुसार नहीं हैं, इसलिए वर्ष 2011 के लिए औसत अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत को आधार रूप में लिया गया है और, आधार रूप में तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों पर विचार करते हुए वर्ष 2012 से 2014 के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है। यहां पर यह देखना प्रासादिक है कि वर्ष 2012 से 2014 के दौरान किसी परिसंपत्ति को जोड़ने/हटाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है।

- (xviii). जैसाकि पहले बताया गया है, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए रॉयल्टी के पूर्ण पास–थू की मांग की है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.1 अपेक्षा करता है कि जहाँ बोली प्रक्रिया 29 जुलाई 2003 से पहले पूरी हुई थी वहा बीओटी मामलों में प्रशुल्क परिकलन के लिए रॉयल्टी को लेखा में इस तरह से लिया जाएगा कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम के अधीन लेखा में नहीं लिए गए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के लेखा पर परिचालक को संभावित नुकसान से बचाया जा सके।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान के अलावा, सरकार ने वर्ष 2006 में इस प्राधिकरण को स्पष्ट रूप से सलाह दी थी कि एनएसआईसीटीपीएल मामले में रॉयल्टी से संबंधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन किया जाए। तदनुसार, सरकार की सलाह के आधार पर इस प्राधिकरण ने अपनी ओर से एक आदेश सं. टीएएमपी/15/2005–एनएसआईसीटी दिनांक 7 मार्च 2006 पारित किया था और एनएसआईसीटीपीएल के मामले में दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक रॉयल्टी के पास–थू की अनुमति दी गई थी। जब एनएसआईसीटी ने इट याचिका सं. 2006 का 3434 में माननीय बर्खई उच्च न्यायालय के समक्ष चुनौती दी थी तो माननीय बर्खई उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 17 मई 2006 द्वारा आदेश दिनांक 7 मार्च 2006 के परिचालन के अंतरिम रुद्धगत को देने से इंकार कर दिया था।

चूंकि दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व स्ट्रीम का एनपीवी एनएसआईसीटीपीएल की बोली के एनपीवी का 69.50 प्रतिशत पाया गया था, इसलिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा उद्धरित रॉयल्टी का अधिकतम 69.50 प्रतिशत 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क परिकल्पना प्रयोजन के लिए स्वीकार किया जा सकता है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, वर्ष 2012 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा देय रॉयल्टी राशि का 69.50 प्रतिशत इस विश्लेषण में पास–थू रूप में सुविचारित किया गया है।

प्रशुल्क परिकलन में पास-थू रूप में दूसरी उच्चतम बोली तक रॉयल्टी पर विचार करने का दृष्टिकोण उन सभी मामलों में एकसमान रूप से अनुसरित किया गया है जहां कहीं रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी लागत को मद के रूप में स्पीकार्ड है और पूर्व अधिशेष का समायोजन अलग से किया गया है।

- (xix). वर्ष 2012 से 2014 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार घाट से यार्ड, घाट से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए ट्रेलरों के किराये, रीच स्टेकर के किराये और उपयोगी वाहन के किराये से संबंधित है। एनएसआईसीटीपीएल ने केवल ट्रेलरों के किराये के मामले में करार की प्रति भेजी है जिसकी वैधता 31 जनवरी 2013 तक है।

घाट से यार्ड तक संचलन के लिए ट्रेलरों के किराये के मामले में, एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2011 से 2014 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए क्रमशः रु 100 प्रति टीईयू रु 109 प्रति टीईयू रु 119 प्रति टीईयू और रु 131/- प्रति टीईयू दर का प्रस्ताव किया है। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु 100/- प्रति टीईयू का किराया प्रभार एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार में निर्धारित स्लैब वार ढांचा दरों में उच्चतम दर देखी गई है। एनएसआईसीटीपीएल ने किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए उच्चतम दर प्रति टीईयू पर विचार करने के कारण नहीं भेजे हैं। हम भी इस स्थिति में नहीं हैं कि इस दर का सत्यापन करें क्योंकि करार प्रति में उल्लिखित ट्रेलरों के लिए दरें भिन्न हैं और ट्रेलरों के साथ प्रहसित टीईयू की मात्रा पर निर्भर है। अतः वर्ष 2011 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित रु 100/- प्रति टीईयू की दर पर इस शर्त के अधीन इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है कि एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में इस संबंध में वास्तविक आंकड़ों का सत्यापन किया जाएगा। तथापि, 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक एनएसआईसीटीपीएल द्वारा सुविचारित 9 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए प्रति टीईयू किराया प्रभार पर पहुंचने के लिए सुविचारित किया गया है।

घाट से आईसीडी यार्ड तक आवागमन के लिए ट्रेलरों के किराये के मामले में, एनएसआईसीटीपीएल ने उक्त संचलन के लिए करार में निर्धारित रु 110/- प्रति टीईयू की दर के विपरीत वर्ष 2011 से 2014 के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए क्रमशः रु 190 प्रति टीईयू रु 234 प्रति टीईयू और रु 256 प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। उच्चतर दरों पर विचार करने के किसी औचित्य के अभाव में, करार में निर्धारित रु 110/- प्रति टीईयू की दर को आधार रूप में लिया गया है और 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

जैसाकि पहले बताया गया है, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित कंटेनर मिश्रण के अनुसार, यह देखा गया है कि आईसीडी कंटेनर कुल यातायात का 15 प्रतिशत है। घाट से आईसीडी यार्ड तक संचलन के लिए किराया प्रभार व्यय का अनुमान लगाने के लिए, एनएसआईसीटीपीएल ने कुल यातायात का 22 प्रतिशत आईसीडी कंटेनरों के रूप में सुविचारित किया गया है। आईसीडी कंटेनरों से संबंधित किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए कंटेनरों की उच्चतर मात्रा पर विचार करने का कारण बिना स्पष्ट किए रह गया है। हमारे विश्लेषण में, घाट से आईसीडी यार्ड तक संचलन के लिए किराया प्रभार व्यय कुल यातायात अनुमानों के 15 प्रतिशत के लिए सुविचारित किया गया है।

प्रत्येक स्टेकर के किराये के संबंध में, एनएसआईसीटीपीएल ने कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए रु 70000/- प्रति वर्ष का किराया प्रभार, एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में इस संबंध में वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन सुविचारित किया गया है।

उपयोगी वाहनों के किराये के संबंध में भी, एनएसआईसीटीपीएल ने अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। यूटिलिटी वाहनों के किराये के संबंध में भी, एनएसआईसीटीपीएल ने अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। चूंकि यूटिलिटी वाहन सामान्यतः पत्तन उपयोक्ता द्वारा उपयोग किए जाते हैं, इसलिए इस विश्लेषण में एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के संबंध में वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः रु 57.24 लाख, रु 60.10 लाख और रु 63.11 लाख के एनएसआईसीटीपीएल के अनुमानों पर विश्वास किया गया है।

- (xx). एनएसआईसीटीपीएल ने अनुमानित बीमा लागत पर पहचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। एनएसआईसीटीपीएल ने बीमा पॉलिसी दस्तावेजों की प्रतिया भेजी है। जैसाकि दस्तावेजों से देखा गया है, बीमा लागत परिसंपत्तियों और कर्मचारी कल्याण से संबंधित है। तथापि, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा भेजे गए बीमा लागत के अनुमान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित पॉलिसी दस्तावेज से नहीं जोड़े जा सके। एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2012 से 2014 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए, इसने वर्ष 2012 के लिए 6 प्रतिशत और दो अनुवर्ती वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 9.5 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है। वर्ष 2011 के लिए औसत बीमा लागत के अनुमान वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यवस्थित नियम गए हैं, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा गणनाएं नहीं भेजे जाने की वजह से, जैसाकि जीटीआईपीएल के मामले में भी किया गया है।
- (xxi). एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, अन्य व्ययों में परिचालनों के लिए करार/कैजुअल लेबर संबंधी लागत, स्टाफ कल्याण, सामान्य परिचालन और सीआईएसएफ प्रभारों सहित सुरक्षा प्रभार शामिल हैं। एनएसआईसीटीपीएल ने इस व्यय को परियोजना यातायात से नहीं जोड़ा है। वर्ष 2011 के लिए परिचालनों के लिए करार/कैजुअल लेबर, स्टाफ कल्याण और सामान्य परिचालनों (सुरक्षा लागत अतिरिक्त) संबंधी औसत लागत को आधार रूप में लिया गया है और आधार रूप में तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों को लेते हुए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

सीआईएसएफ सुरक्षा प्रभारों के संबंध में, जैसाकि एनएसआईसीटीपीएल को पत्र में जेएनपीटी के दावे से देखा गया है, व्यय जेएनपीटी द्वारा किए गए हैं और बाद में टर्मिनल परिचालकों से इसके द्वारा वसूल किए गए हैं। एनएसआईसीटीपीएल ने बताया है कि जेएनपीटी ने 2004 से कोई बिल नहीं भेजा है और कि जेएनपीटी ने इस संबंध में एनएसआईसीटीपीएल से वसूल किए जाने की संभावना वाले प्रभारों की सूचना देते हुए 2011 में बिल भेजा था। एनएसआईसीटीपीएल एन इस स्थिति की पुष्टि करते हुए जेएनपीटी से प्राप्त पत्र की प्रति भी भेजी है। संयोगवश, वर्ष 2011 के लिए इस संबंध में व्ययों में पूर्व अवधि के लिए जेएनपीटी द्वारा दावाकृत बकाया—राशियां शामिल हैं। अतः वर्ष 2011 के अनुमानों को आधार रूप में नहीं लिया जा सकता। वर्ष 2012 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा इस संबंध में अनुमानित ₹0 453.74 लाख की राशि सर्विस टैक्स सहित वर्ष 2010–11 के लिए जेएनपीटी द्वारा दावाकृत राशि से तुलनीय पाई गई है। इस स्थिति पर विश्लेषण में विश्वास किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।

- (xxii). एनएसआईसीटीपीएल ने तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) की गणना के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं। इसके प्रशुल्क की पूर्ववर्ती समीक्षा के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित करार प्रति से, यह देखा गया है कि टीएसएफ की राशि में निश्चित के साथ—साथ तुलनीय घटक है। निश्चित घटक 400000 अमेरिकी डॉलर प्रतिवर्ष है और तुलनीय घटक व्याज, टैक्स, मूल्यहास तथा प्रभाजन व्ययों से पहले लाभ का 1.2 प्रतिशत है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर और ₹0 46.96 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए, अनुमानित टीएसएफ प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹0 407.67 लाख, ₹0 388.63 लाख और ₹0 363.07 लाख परिणित होता है।

टीएसएफ के भुगतान के संदर्भ में, जैसाकि पहले बताया गया है, आयकर अधिकारियों ने पूर्वकाल से संबंधित निर्धारण आदेशों में यह व्यय केवल 43 प्रतिशत अनुमत किया गया है। इसलिए, यह अनुमान लगाना उपयुक्त है कि आयकर विभाग द्वारा ऐसा भुगतान वर्ष 2012 से 2014 के लिए भी समान माना जाएगा। तदनुसार, टीएसएफ की निर्धारित राशि का 43 प्रतिशत वर्ष 2012 से 2014 के लिए पास—थ्रू रूप में स्वीकार किया गया है। एनएसआईसीटीपीएल को आयकर प्राधिकारियों से जैसे और जब वर्ष 2012 से 2014 के निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्राप्त हों भेजने की सलाह दी गई है। यदि वास्तविक स्थिति जो एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित किए जाने वाले उक्त वर्षों के लिए निर्धारण आदेशों में दर्शाई जा सकती है, को अब विश्वास की गई स्थिति से भिन्न पाया गया है, अधिकता या कमी, यदि कोई हो, एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (xxiii). एनएसआईसीटीपीएल ने कुशलता लाभ के लिए किसी भूते का अलग से दावा नहीं किया है, क्योंकि इसने शायद इस परिकल्पना के साथ 1195740 टीईयू की मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क

निर्धारित करने के निर्णय को बनाए रखा है कि इसके द्वारा ऐसे निर्धारित मानक क्षमता से अधिक प्रहसित वास्तविक मात्राओं से राजस्व अंशदान कुशलता के लिए पुरस्कार होगा। उपयोक्ताओं ने टर्मिनल को पुरस्कृत करने के तरीके से टर्मिनल की कुशलता की स्वीकार्यता सुनिश्चित करने के लिए अनुरोध किया है। कुशलता लाभ निर्धारित किय जाना है और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 की शर्तों में भविष्य अनुमानों में लागू किया जाना है।

दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में बताया गया है कि कुशलता के लिए तलचिह्न तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में अर्जित उसी टर्मिनल पर उसी परिचालक का औसत कार्यनिष्ठादान होगा। इस प्रयोजन के लिए, तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र में परिचालक द्वारा अर्जित लागत कटौती की इससे पिछले प्रशुल्क चक्र से तुलना की जाएगी।

यह जरूरी है कि वर्ष 2005–06 से 2007–08 (जुलाई 2005 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शामिल) के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत की तदनुरूपी प्रासंगिक मदों के साथ वर्ष 2009, 2010 तथा 2011 (दिसंबर 2008 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शामिल) के दौरान प्रोद्भूत लागत की प्रासंगिक मदों की तुलना की जाए। यातायात के साथ तुलनीय लागत मदों के संबंध में कुशलता लाभ का परिकलन नीचे स्पष्ट किया गया है:—

(क). बिजली लागत:

दिसंबर 2008 में इसके प्रशुल्क की समीक्षा के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए वास्तविक औसत बिजली उपभोग 12.65 इकाईया प्रति टीईयू है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक बिजली उपभोग 12.98 इकाईयां प्रति टीईयू है। इस प्रकार, परिचालक की ओर से कुशलता लाभ रूप में लागू किए जाने वाले बिजली उपभोग प्रति टीईयू में कोई कटौती नहीं है।

(ख). ईंधन लागत:

दिसंबर 2008 में इसके प्रशुल्क की समीक्षा के दौरान एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए वास्तविक औसत ईंधन उपभोग 2.42 लिटर प्रति टीईयू है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक औसत ईंधन उपभोग 2.04 लिटर प्रति टीईयू है। तदनुसार ईंधन उपभोग में 0.38 लिटर तक कटौती है। संशोधित अनुमानित यातायात पर ईंधन की वर्धित इकाई दर पर 0.19 लिटर पर टीईयू पर कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्वीकार किया गया है। यह देखा जाए कि वर्ष 2012 से 2014 के लिए ईंधन लागत के अनुमान 2.01 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग पर विश्वास करते हैं।

(ग). उपस्कर किराया प्रभार:

दिसंबर 2008 आदेश में यथा सुविचारित वर्ष 2005–06 से 2007–08 के लिए वास्तविक औसत उपस्कर किराया प्रभार ₹ 207.42 प्रति टीईयू है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक औसत किराया प्रभार प्रति टीईयू ₹ 204.62 प्रति टीईयू है। तदनुसार, किराया प्रभार में प्रति टीईयू ₹ 0.280 तक कटौती है। अनुमानित यातायात पर ₹ 0.140 प्रति टीईयू की दर से कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्वीकार किया गया है। यह देखा जाए कि वर्ष 2012 से 2014 के लिए उपस्कर किराया प्रभार के अनुमान क्रमशः ₹ 0 127.45 ₹ 0 134.69 और ₹ 0 142.60 पर विश्वास किए गए हैं। इस प्रकार, ईंधन और उपस्कर किराया प्रभारों दोनों में कुशलता लाभ के लेखा पर स्वीकृत की जाने वाली राशि वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 0 156.98 लाख, ₹ 0 170.10 लाख और ₹ 0 184.39 लाख क्रमशः ₹ 0 511.47 लाख है।

(xxiv). प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय मुख्यतः सामान्य प्रबंधन रटाफ को येतन तथा अन्य लाभों संबंधी लागतों का प्रतिनिधित्व करते हैं जैसाकि एनएसआईसीटीपीएल द्वारा बताया गया है। वर्ष 2012 से

2014 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों की अपेक्षा लगभग 12 प्रतिशत ज्यादा है। एनएसआईसीटीपीएल द्वारा दिया गया कारण यह है कि वेतन में 12 प्रतिशत से 13 प्रतिशत औसत वृद्धि दी गई है और इसने सभी स्थितियों की लागत पर विचार किया है और कि इसने उन सभी स्थितियों की लागत पर विचार किया है जो खाली रह गई हों। एनएसआईसीटी ने अपने दावे के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। वर्ष 2011 की औसत को आधार रूप में लिया गया है और तत्संबंधी पिछले वर्षों के आंकड़ों में 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।

(xxv). जैसाकि एनएसआईसीटीपीएल द्वारा प्रेषित व्योरों से देखा गया है, यह देखा गया है कि सामान्य उपरिव्ययों में कार्यालयी तथा प्रशासनिक व्यय शामिल हैं। वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्ययों के अनुमान के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2011 के अनुमान आधार रूप में लिए गए हैं और तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।

(xxvi). वर्ष 2012 से 2014 के लिए ₹ 24 लाख प्रतिवर्ष के रिटर्न ऑफ प्राथमिक व्यय एनएसआईसीटीपीएल के पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है और विश्लेषण पर विश्वास किया गया है।

(xxvii). वर्ष 2012 से 2014 के लिए अन्य उपरिव्ययों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2011 के अनुमान आधार रूप में लिए गए हैं और तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।

(xxviii). एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए किसी वित्त तथा विविध आय एवं व्यय का अनुमान नहीं लगाया है।

(xxix). फार्म - 4क जिसमें वर्ष 2012 से 2014 के संबंध में नियोजित पूँजी के ब्योरे दिए गए हैं, भेजने के लिए प्रिंटा अनुरोध किए जाने के बावजूद, एनएसआईसीटीपीएल ने उसे नहीं भेजा है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड नियारित करने के लिए वर्ष 2011 के परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड आधार रूप में लिया गया है और मूल्यहास के लिए समागोजित किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद एनएसआईसीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, के अपने सकल प्रखंड में संवर्धनों के ब्योरे नहीं भेजे हैं।

(xxx). एनएसआईसीटीपीएल ने कार्य पूँजी और उसपर प्रतिलाभ का दावा नहीं किया है। कार्य पूँजी आवश्यकता निम्नलिखित तरीके से अनुमानित की गई है—

- (क). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, विविध देनदारी शेष भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीने की संपदा आय तथा रेलवे टर्मिनल प्रभार होंगे। चूंकि ये मद्दें एनएसआईसीटीपीएल के मामले में प्रासंगिक नहीं हैं, इसलिए विविध देनदारियां शून्य मानी गई हैं।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि एनएसआईसीटीपीएल से यह अपेक्षा नहीं की जाती है कि जेरनपीटी के साथ एनएसआईसीटीपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार कोई अग्रिम भुगतान किया जाए, इसलिए कोई पूर्वभुगतान वर्ष 2012 से 2014 के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (ग). पूर्व अवधि विश्लेषण में वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए सुविचारित औसत वस्तुसूची वर्ष 2012 से 2014 के लिए सुविचारित की गई है।
- (घ). रोकड़ शेष दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट एक माह के रोकड़ व्ययों पर सुविचारित किया गया है।
- (ङ). पूर्व अवधि विश्लेषण में वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए सुविचारित औसत मौजूदा देयताएं वर्ष 2012 से 2014 के लिए सुविचारित की गई हैं।
- (च). उपर्युक्त के अधीन, वर्ष 2012 से 2014 के लिए कार्यपूँजी क्रमशः ₹ 179.14 लाख, ₹ 447.50 लाख और ₹ 739.59 लाख परिगणित होता है।

(xxxii). वैसे, नियोजित पूँजी में परिसंपत्तियों का निवल प्रखण्ड और वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 29511.77 लाख, ₹ 22819.47 लाख और ₹ 16150.89 लाख पर परिणित कार्यपूँजी शामिल हैं।

(xxxiii). जैसाकि पहले बताया गया है, एनएसआईसीटीपीएल की क्षमता 1594320 टीईयू निर्धारित किया गया है। यह निर्धारण 2005 के दिशानिर्देशों के खड 29.10 के अनुसार नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के अधिकतम अनुमत त्तर के लिए एनएसआईसीटीपीएल की हकदारी पर निर्णय के प्रयोगजन के लिए है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक परिणित होती है, इसलिए 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमत है। यह ध्यान में रखा में रखा जाए कि 1594320 टीईयू की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता है।

(xxxiv). (क). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक - II रूप में संलग्न किया गया है। तैयार किए गए लागत विवरण में प्रकट किए गए परिणाम नीचे राखबद्द किए गए हैं—

विवरण	2012	2013	2014	कुल
परिचालन आय	550.34	506.72	580.52	1697.58
निवल अधिशेष	151.81	146.69	136.11	434.62
निवल अधिशेष परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	27.59%	25.88%	23.45%	25.64% (औसत)

लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट अधिशेष स्थिति के मददेनजर, एनएसआईसीटीपीएल द्वारा यथा प्रत्यादित प्रशुल्क में कोई वृद्धि किए जाने का कोई मामला नहीं है। एनएसआईसीटीपीएल में प्रशुल्क के मौजूदा त्तर में कटौती करने का वास्तव में एक मजबूत मामला है।

(ख) 25.64 प्रतिशत की औसत निवल अधिशेष स्थिति मौजूदा प्रशुल्क पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित परिचालन आय के सदर्भ में है जिसमें आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन से वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 900.07 लाख, ₹ 914.55 लाख और ₹ 941.99 लाख की अनुमानित आय शामिल है। चूंकि आईटीआरएचओ कंटेनरों के प्रशुल्क पृथक प्रशुल्क आदेश द्वारा गासित किया जाता है और जेनपीटी में राष्ट्रीय टर्मिनलों पर संयुक्त रूप से लागू है, इसलिए लागत स्थिति द्वारा अपेक्षित कटौती आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए ₹ 400 प्रति टीईयू की मौजूदा दर पर लागू नहीं होगी।

वर्ष 2012 से 2014 के ₹ 434.62 करोड़ के निवल अधिशेष को लेखा में लेते हुए और तदनुरूपी भवित्व के ₹ 1670.02 (आईटीआरएचओ आय के अलावा) की समायोजित अनुमानित पारियालन आय पर विचार करते हुए, परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष 26.02 प्रतिशत परिणित होता है।

(ग) इसके अलावा, यह रीपोर्ट किया जाए कि एनएसआईसीटीपीएल के मामले में आदेश अधिसूचित तथा कार्यान्वयन किए जाने तक, फरवरी 2012 लगभग खत्म हो चुका होगा। परिणामस्वरूप, मौजूदा प्रशुल्क में कटौती करते हुए अधिशेष को 2 वर्ष तथा 10 महीने की शेष प्रशुल्क वैधता अवधि में समायोजित किए जाने की जरूरत है।

उक्त दो वर्ष और 10 महीनों की अवधि के लिए आईटीआरएचओ आय के अलावा प्रशुल्क के भौजूदा स्तर पर अनुमानित परिचालन आय रु 1579.79 करोड़ है। इस प्रकार, उक्त दो वर्षों तथा दस महीनों में रु 434.62 करोड़ का अधिशेष समायोजित किए जाने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में 27.51 प्रतिशत तक कम किए जाने की जरूरत है।

- (घ). तथापि, यह ध्यान में रखना होगा कि मौजूदा प्रशुल्क में किसी कटौती से लाभ में कटौती होगी और परिणामस्वरूप देय तकनीकी सेवा शुल्क की राशि में तदनुरूपी कटौती होगी। इस प्रकार, इस कारक को लेखा में लेने के बाद, की जाने वाली कटौती 27.85 प्रतिशत की सीमा तक परिणित होती है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(आंकड़े प्रतिशत में)

अधिशेष		27.51
उपर्युक्त पर टीएसएफ प्रभाव ($27.51 * 1.2\%$)	0.330	
उपर्युक्त पर टीएसएफ प्रभाव ($0.33 * 1.2\%$)	0.004	0.33
अंगृहित प्रतिशत कटौती		27.85

- (ङ). रु 220.59 करोड़ के मूल्याकित कुल पूर्व अधिशेष में से रु 132.36 करोड़ मौजूदा प्रशुल्क चक्र के हिस्से के रूप में वर्ष 2012 से 2014 के दौरान समायोजित किया जा रहा है और एनएसआईसीटीपीएल के अगले प्रशुल्क चक्र में रु 88.23 करोड़ की असमायोजित शेष अधिशेष दो किस्तों में रह जाएगी।

इसके अलावा, अप्रैल 2005 से सितंबर 2008 अवधि से संबंधित रु 4346.70 लाख के अधिशेष की शेष एक किस्त भी इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वर्ष 2015 में समायोजित किए जाने पर विचार किया गया है। संक्षेप में, रु 13170.41 लाख का कुल अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना है।

- (xxxiv). एनएसआईसीटीपीएल का प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मदवार लागत पर आधारित है। एनएसआईसीटीपीएल से प्रस्तावित प्रभारों में सुविचारित लागत तत्व भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएसआईसीटीपीएल ने इस आधार पर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में असमर्थता व्यक्त की है कि वे वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत ब्योरे नहीं रखते हैं। चूंकि वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क तत्त्वांतरी सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के संदर्भ में नहीं है, इसलिए यह संभव है कि परिचालन के एक घटक में घाटा अन्य घटकों में अधिशेष द्वारा प्रति-सहायिकी की जाए। एनएसआईसीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि अपनी आंतरिक पणानी को गियर अप करें ताकि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत ब्योरों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।

- (xxxv). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलबित भुगतान/एनएसआईसीटीपीएल द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्योजन से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत जमा 2 प्रतिशत दरोंने के लिए संशोधित की गई है।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एनएसआईसीटीपीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक - III रूप में संलग्न किया गया है।

12.1. इस तथ्य पर विचार करते हुए कि मौजूदा प्रशुल्क की वैधता 27 जनवरी 2012 को पहले ही समाप्त हो चुकी है, एनएसआईसीटीपीएल के संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे और 31 दिसंबर 2014 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.2. एनएसआईसीटीपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 27 जनवरी 2012 के बाद संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किए गए हैं।

12.3. इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानों पर विश्वास किया है। उक्त वर्षों में वास्तविक निष्पादन में भिन्नता की वजह से होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, अगली समीक्षा में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रावधानों द्वारा शासित होगे।

12.4. एनएसआईसीटीपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौन, किसी भी समय, ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत किए गए अनुमानों से विपर्यन है तो यह प्राधिकरण इसके प्रशुल्क की समीक्षा से पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करने और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रोद्भूत लाभ को समायोजित करने की अपेक्षा कर सकता है।

13. इस संबंध में, एनएसआईसीटीपीएल से यह अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजी जाए। यदि एनएसआईसीटीपीएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध कराने में विफल रहता है तो जेनपीटी एनएसआईसीटीपीएल के विलद्ध उपयुक्त कार्रवाई शुरू कर सकता है। इस रिपोर्ट में यह प्राधिकरण अपनी ओर से एनएसआईसीटीपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही शुरू कर देगा। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नता का विश्लेषण भी किया जा सकता है और अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

अनुज्ञानक - I

नाम सेपा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

जनवरी 2009 से दिसंबर 2011 अवधि के लिए इनांकाइटीटीपीएल के कार्यालय एवं उद्योग का विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	दिसंबर 2008 के प्रमुख आदेश ने विवरात किए थे। अनुज्ञान			कार्यविक			
		2009	2010	2011	2008-09 (3 वार्ष)	2008-10	2010-11	2011-12 (9 वार्ष)
	आदेश (टोड्यू मे.)	1471313	1471313	1471313	363505	1532075	1537240	1087358
I	कुल परिवालन आय							
	कंटेनर बहस्तर आय	49064.89	50669.31	52625.14	11276.40	53758.67	57096.28	41426.17
	जोड़	49064.89	50889.31	52625.14	11176.40	53768.67	57096.28	41426.17
II	परिवालन लागत							
	पारिवालन और प्रयोग लेवर	1352.72	1414.94	1480.03	323.43	1428.89	1512.48	1277.39
	अनुच्छान लेवर	616.27	644.61	574.27	147.28	574.65	578.38	426.80
	उपस्कर कालन लागत	3522.61	3684.65	1654.14	890.97	4017.53	4661.48	3840.62
	लैपटोप/ लैपटॉप रिचार्जर	10299.45	14515.77	14630.96	2026.89	11975.83	15181.43	10923.40
	उपलब्ध किराया	3661.11	3829.52	4005.68	763.22	3277.40	3007.38	2180.97
	बीमा *	0.00	0.00	0.00	52.85	199.57	201.43	152.03
	अन्य आय	1047.73	1095.93	1146.34	224.02	741.35	792.29	1648.41
	इव वीरो मेंव शुल्क	327.00	327.00	327.00	87.87	363.44	348.63	221.25
	जोड़	20826.88	25512.42	26118.42	4535.84	22578.85	26275.42	20870.87
III	मूल्यांकन	5020.00	5002.00	5002.00	1153.81	7031.22	7098.81	5220.50
IV	उपरिक्षय							
	प्रधान एवं बाह्यान उपरिक्षय	475.21	497.07	519.93	151.52	582.07	456.41	482.82
	साक्षा-ए उपरिक्षय	100.96	105.68	110.46	39.75	192.76	106.73	71.01
	प्रारंभिक व्यय और अपक्रंत भूमतान बदल आता	24.00	24.08	24.00	6.00	24.00	24.00	18.00
	अन्य	1578.76	1643.02	1718.60	295.88	801.42	1263.10	897.02
	जोड़	2170.93	2269.69	2372.99	493.16	1608.25	1850.24	1466.85
V	परिवालन अधिकार / (पाठा) (I) - (II) - (III) - (IV)	21047.06	17885.21	19131.74	5083.60	22548.55	21871.81	14065.95
VI	सिल्ट एवं विविध आय (एफएमई)							
	किराया वसूली	0.00	0.00	0.00	1.81	8.40	5.83	0.08
	सिल्ट आय	0.00	0.08	8.00	12.50	90.64	62.59	0.00
	पारिवारिताओं की विक्री पर लागत	0.00	0.00	0.00	7.88	0.04	8.00	0.00
	जोड़	0.00	8.00	0.00	22.19	99.08	67.62	0.80
VII	सिल्ट एवं विविध व्यय (एफएमई)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8.00	0.00
VIII	एफएमई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	0.00	0.00	0.80	22.19	99.08	67.62	0.00
IX	आय और टेक्स से पहले अधिकार (V) + (VIII)	21047.06	17885.21	19131.74	5116.99	22647.53	21939.43	14065.95
X	नियोजित पूँजी पर ग्रन्तितान	53112.00	48394.00	43392.00	55092.75	46088.10	41513.80	36293.30
XI	नियोजित पूँजी पर ग्रन्तितान	8497.92	7743.04	6942.72	2203.71	7694.10	6642.21	5806.93
XII	नियोजित अधिकार / (पाठा) (IX) - (X)	12649.16	10142.17	12189.02	2812.28	14953.63	15297.22	8259.03

टिप्पणी:

* अनुमानों में, बीमा लागत अन्य व्ययों के हिस्से के रूप में सुविधारित किया गया है।

अनुलग्नक - II

इति सेवा इंटरनेशनल बैंडगर एरियल ग्राहोट लिमिटेड
स्टोरिंग रिपर विकल्प

एवं सार्वी ३

क्र. सं.	विवरण	वार्षिक				एग्रिकल्यूसिल बायो पर्याय प्रमुख के सेवण स्तर पर अवधारणा			इति सेवा एवं एरियल ग्राहोट के भवित्वा वर्त पर अवधारणा		
		2008-09 (३ वर्ष)	2009-10 (३ वर्ष)	2010-11 (३ वर्ष)	2011-12 (३ वर्ष)	2012	2013	2014	2012	2013	2014
	जनयात्रा (ट्रैक्चर द्वारा)	363505	1531075	1537240	1087356	1195740	1195740	1185740	1463305	1538104	1584247
I	विस्तृत विवरण आप										
	प्रैट-र ग्रेम्स- डॉग	11270.40	53754.67	57396.28	41426.17	44599.34	44591.88	44591.88	55034.33	56671.61	58052.18
	जोड़	11276.40	53754.67	57396.28	41429.17	44598.34	44591.88	44591.88	58034.33	58871.91	58652.19
II	विवरण आप										
	प्रैट-र ग्रेम्स ट्रैक्चर नेट	323.43	1428.89	1512.40	1277.39	1995.88	2149.09	2314.10	1751.25	1856.32	1967.70
	प्रैट-र ग्रेम्स स्टेप	147.28	574.55	578.38	426.80	670.27	737.30	811.83	868.55	709.72	752.01
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन	890.07	4817.13	4661.48	3940.62	4651.34	6065.64	5517.84	5349.61	5802.49	6284.66
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	2826.89	11975.83	15181.43	10923.40	27370.47	29122.25	30969.67	23761.51	2685.07	29517.24
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन	783.22	3277.10	3007.38	2188.97	2009.08	2800.79	3027.37	1603.21	2071.60	2259.78
	लाइन	52.85	189.97	81.43	152.83	214.26	234.62	256.98	214.67	214.87	214.87
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	224.82	741.35	792.29	1648.41	1187.37	1194.68	1382.10	1014.58	1875.45	1139.96
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	67.07	363.44	340.63	221.25	228.38	186.98	176.80	176.04	167.80	156.05
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन	8.00	0.00	0.00	0.80	8.08	8.80	8.00	156.98	178.10	184.39
	जोड़	4535.64	22570.85	26275.42	28970.87	39835.82	41499.47	44374.90	34907.59	38103.52	41487.30
III	प्रैट-र ग्रेम्स	1153.61	7031.22	7098.31	5220.50	5469.45	4935.15	4682.20	6960.67	6960.67	6960.67
IV	प्रैट-र ग्रेम्स										
	प्रैट-र ग्रेम्स उपरिवर्त	151.53	562.07	456.11	462.82	71.01	607.53	504.43	596.93	632.74	570.71
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन	39.75	192.76	106.71	71.01	99.65	105.03	111.90	97.69	183.96	104.77
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	6.80	24.00	24.00	18.80	24.08	24.00	24.80	24.00	24.00	24.00
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	295.86	901.42	1263.10	897.02	1391.48	1474.69	1563.38	1212.79	1285.557	1362.69
	जोड़	493.15	1608.25	1950.24	1469.05	2216.06	2412.84	2603.79	1931.41	2045.86	2167.17
V	विवरण आपौर्ष (प्राणी) (I) - (II) - (III) - (IV)	5883.00	22540.55	21071.81	14065.95	2061.19	-4254.79	7069.08	11144.66	8561.58	7437.05
VI	विवरण एवं विवेच आप (एक्सप्रेस)										
	प्रैट-र ग्रेम्स	1.81	6.45	5.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	प्रैट-र ग्रेम्स	12.50	18.64	62.54	0.00	0.00	0.00	0.80	0.00	0.00	8.00
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन	0.00	0.80	0.00	0.00	0.00	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00
	प्रैट-र ग्रेम्स लाइन लाइन	7.88	0.00	0.00	0.00	0.00	0.80	0.00	0.08	0.00	0.00
	जोड़	22.19	99.01	87.62	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	विवरण एवं विवेच आप (एक्सप्रेस)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एक्सप्रेस लाइन एक्सप्रेस (VI) - (VII)	22.19	98.04	87.62	0.00	0.00	8.00	8.00	0.00	0.92	0.00
IX	जनयात्रा ट्रैक्स से पहले अविशेष (V) + (VII)	5116.89	22647.63	21839.43	14065.95	2061.19	-4254.79	7069.08	11144.66	8561.56	7437.05
X	विवरण एक्सप्रेस	45092.75	46003.10	41513.80	36293.30	83864.00	6364.00	93864.00	29511.77	22810.47	10150.89
XI	विवरण एक्सप्रेस प्रैट-र ग्रेम्स	2203.71	7694.10	6842.21	5006.93	13418.24	13418.74	13418.24	4721.88	3651.11	254.14
XII	विवरण एक्सप्रेस (प्राणी) (IX) - (XI)	2912.20	14953.53	15297.22	8258.03	-15479.43	17673.03	20497.32	6422.70	5910.45	4852.91
XVI	वर्ष 2009 से 2011 के अविशेष के 60 प्रतिशत का समायोजन और यूप्राया में अनुप्रयत ताकानी सेवा यूप्रल अविशेष का पूर्ण समर्पण			22059.27		0.00	0.00	0.00	4411.85	4411.85	4411.85
XIV	वर्ष 2009 से 2008 से संतरिष अविशेष का जनयात्रा	0.00	8.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4348.70	4346.70	4346.70
XV	प्रैट-र ग्रेम्स (जाल)	2012.20	14953.53	15297.22	8259.03	-15479.43	17673.03	-20467.32	15101.34	14669.01	13611.46
XVII	प्रैट-र ग्रेम्स (प्राणी) विवरण एक्सप्रेस का प्रैट-र ग्रेम्स				14.71	30.63%	-45.94%	27.59%	25.88%	23.45%	
XIX	विवरण एक्सप्रेस (प्राणी) विवरण एक्सप्रेस का प्रैट-र ग्रेम्स में					-48.08%			25.64%		

अनुलेखनक - III

दरमान

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

प्रस्तावना

यह दरमान न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड गर प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को देय प्रभारों का निर्धारण करता है।

1.0. परिभाषाएँ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे:-

- 1.1. “एनएसआईसीटी” का अर्थ न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल भारत में शामिल की गई एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सौंपना है।
- 1.2. “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय नाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा रथान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. “कंटेनर” का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन प्रौद्योगिकी द्वारा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहसित यथा एक इकाई और कंटेनर स्परेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.4. “एफसीएल” का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई करने के लिए कहे गए कंटेनर हैं।
- 1.5. “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।।
- 1.6. “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अर्थ आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर है।
- 1.7. “आईसीडी” का अर्थ अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डिपो है।
- 1.8. “एलसीएल” का अर्थ पूर्ण कंटेनर लदाई से कम धारण करने के लिए कहे गए कंटेनर है (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर)।
- 1.9. “अति आयामीय कंटेनर” का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. “प्रति दिन” का अर्थ प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग है।
- 1.11. “प्रशीतन” का अर्थ सामानों को ढाने के प्रयोजन के लिए कोई कंटेनर है जिसके लिए वाइत तापमान बनाए रखने के लिए विजली आपूर्ति की अपेक्षा की जाती है।
- 1.12. “पत्तन” का अर्थ जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास है।
- 1.13. “शट आर्ट कंटेनर” का अर्थ ऐसा कोई कंटेनर है जो वीआईएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत के निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश करता है और किसी भी कारण से पोत से नहीं जुड़ा होता है।
- 1.14. “पोतांतरण कंटेनर” का अर्थ एक पोत से उतारा गया कंटेनर है जो एनएसआईसीटी में भंडारित किया जाता है और अन्य पोत के माध्यम से परिवहन किया जाता है।

- 1.15. “वीआईएन” का अर्थ पोत पहचान सूचना संख्या है।
- 2.0. सामान्य
- 2.1. लम्बाई में 20' से कम और तक के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू के रूप में परिणित किया जाएगा।
- 2.2. सामान्यतः 20 फीट लम्बाई से अधिक और 40' तक लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रभार लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- 2.3. 40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- 2.4. मानक आकार से इतर कंटेनरों जिसके लिए विशेष डिवाइसों/रिसांग्स/प्रहस्तन की आवश्यकता होती है से नीचे खंड 4 में के अनुसार वसूली की जाएगी। ऐसे कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किन्हीं अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 2.5. अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार समकक्ष भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहायक बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश (आयात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को और टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन (निर्यात कंटेनरों के मामले में) की तारीख को प्रचलित समय—समय पर विनिर्दिष्ट की जा सकती है, डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपयों में बदलने के लिए लागू किया जा सकता है।
- 2.6. परिणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ को अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किया जाएगा।
- 2.7.
- (i). उपयोक्ता को किसी भी प्रभार के विलब से भुगतान पर इसके दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एनएसआईसीटीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
 - (ii). दंडात्मक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। चुनी गई दंडात्मक दर एनएसआईसीटीएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
 - (iii). वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से अंथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
 - (iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलब एनएसआईसीटीएल द्वारा बिल माँगे जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन निमा जाएगा। तथापि, यह उपबद्ध उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया है।
- 2.8.
- (i). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (ii). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
 - (iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई पोत द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
 - (iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उत्तराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात, विदेशगामी दर उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
 - (v). नौवहन महानिदेशालय से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।

- 2.9. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्त्व, अर्थात् नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का इस्तेमाल, स्थानांतरण क्रेन का इस्तेमाल, बांधना/खोलना, नौचालन योजना आदि कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के भार पर घाटशुल्क, रेलवे अवसंरचना के लिए परिवहन और योगदान शामिल हैं।
- 2.10. एनएसआईसीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- 2.11. यदि पोत एनएसआईसीटी की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा एनएसआईसीटी पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है, निष्क्रिय अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष कटौती स्वीकार्य होगी।

कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के संचलन और प्रहस्तान के लिए समेकित प्रभार।

खंड-1 सभी सामान्य और प्रशीतन के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2089.28	1253.57
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3133.92	1880.35
40'' से अधिक लम्बाई	4178.56	2507.14
प्रति आईसीटी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2089.28	1253.57
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3133.92	1880.35
40'' से अधिक लम्बाई	4178.56	2507.14
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1687.50	1012.50
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2531.24	1518.75
40'' से अधिक लम्बाई	3374.99	2025.00

ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश-गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
प्रति लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	743.30	743.30
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1114.95	1114.95
40'' से अधिक लम्बाई	1486.60	1486.60
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	743.30	743.30
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1114.95	1114.95
40'' से अधिक लम्बाई	1486.60	1486.60

ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
आईसीडी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1044.64	1044.64
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1566.96	1566.96
40'' से अधिक लम्बाई	2089.28	2089.28

घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	321.43	321.43
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	482.14	482.14
40'' से अधिक लम्बाई	642.86	642.86
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	321.43	321.43
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	482.14	482.14
40'' से अधिक लम्बाई	642.86	642.86

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणियों के अधीन नहीं आते हैं।

खंड-2 समी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2410.71	1446.43
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3616.06	2169.64
40'' से अधिक लम्बाई	4821.42	2892.85
प्रति खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2089.28	1253.57
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3133.92	1880.35
40'' से अधिक लम्बाई	4178.56	2507.14

टिप्पणी:

- पोतांतरण कंटेनर वह है, जोकि एक जलयान से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित और अन्य पोत के साध्यम से परिवहन किया जाता है। सीएफएस, आईसीडी को भेजा गया अथवा स्थानीयतः सुपुर्दर्गी लिए गए पोतांतरण कंटेनर से स्थानीय कंटेनर दर वसूल की जाएगी।
- खंड 7 के अनुसार शट आऊट प्रभार लागू होगा यदि –
(क). पोत नामांकन बदला जाता है; अथवा
(ख). यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत के बर्थ किए जाने के पश्चात बाद के पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

खंड-3 सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रमार

क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए यार्ड को जलयान

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2611.60	1566.96
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3917.40	2350.44
40" से अधिक लम्बाई	5223.20	3133.92
आईसीडी कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	2611.60	1566.96
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3917.40	2350.44
40" से अधिक लम्बाई	5223.20	3133.92
पोतांतरण कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	3013.39	1808.03
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	4520.08	2712.05
40" से अधिक लम्बाई	6026.77	3616.06

ख. यार्ड से सीएफएस — सीएफएस पर परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	803.57	803.57
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1205.35	1205.35
40" से अधिक लम्बाई	1607.14	1607.14

ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	1205.35	1205.35
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	1808.03	1808.03
40" से अधिक लम्बाई	2410.71	2410.71

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ		
20' से अनाधिक लम्बाई	401.78	401.78
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	602.68	602.68
40" से अधिक लम्बाई	803.56	803.56

खंड-4 सभी अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन इस्तेमाल करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेश—गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ		
20' से अनाधिक लम्बाई	4178.56	2507.14
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6267.84	3760.71
40" से अधिक लम्बाई	8357.12	5014.27
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	4178.56	2507.14
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6267.84	3760.71
40" से अधिक लम्बाई	8357.12	5014.27
पोतांतरण		
20' से अनाधिक लम्बाई	4178.56	2507.14
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	6267.84	3760.71
40" से अधिक लम्बाई	8357.12	5014.27
खाली		
20' से अनाधिक लम्बाई	3374.99	2025.00
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	5062.49	3037.49
40" से अधिक लम्बाई	6749.98	4049.99

ख यार्ड से सीएफएस — सीएफएस पर परिवहन और लिफ्टदस्त

विवरण	विदेश—गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1486.60	1486.60
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2229.91	2229.91
40" से अधिक लम्बाई	2973.21	2973.21
खाली कंटेनर		
20' से अनाधिक लम्बाई	1486.60	1486.60
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	2229.91	2229.91
40" से अधिक लम्बाई	2973.21	2973.21

ग यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेश—गामी (रूपयों में)	तटीय (रूपयों में)
आईसीडी		
20' से अनाधिक लम्बाई	2089.28	2089.28
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3133.92	3133.92
40" से अधिक लम्बाई	4178.56	4178.56
खाली		
20' से अनाधिक लम्बाई	2089.28	2089.28
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	3133.92	3133.92
40" से अधिक लम्बाई	4178.56	4178.56

घ. यार्ड से द्रक

विवरण	विदेश—गामी (रुपयों में)	तटीय (रुपयों में)
लदा हुआ कंटेनर		
20' से अनधिक लम्बाई	642.86	642.86
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	964.28	964.28
40'' से अधिक लम्बाई	1285.72	1285.72
खाली कंटेनर		
20' से अनधिक लम्बाई	642.86	642.86
20' से अधिक और 40' तक लम्बाई	964.28	964.28
40'' से अधिक लम्बाई	1285.72	1285.72

खंड 5 – पोतों के हैचकवर्स

हैचओवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचओवर)

क. जब हैचओवर घाट पर रखा जाता है

ख. हैचओवर को घाट पर बिना रखे

दर अमेरिकी डॉलर में

64.23

25.70

खंड 6 – एफसीएल और मीटो रेस्टोज

पोत के गीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति चालन)

दर अमेरिकी डॉलर में

क. हैच से हैच स्थानांतरण

एफसीएल और मीटो 40'

एफसीएल और मीटो 20'

32.11

21.41

ख. अन्यत्र (क).

एफसीएल और मीटो 40'

एफसीएल और मीटो 20'

128.46

85.64

40' लम्बाई से अधिक और 45' लम्बाई तक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।

खंड 7 – शट आऊट/कंटेनरों का पुनः नामांकन

दर अमेरिकी डॉलर में

क. शटआऊट प्रभार

एफसीएल और मीटो 40'

एफसीएल और मीटो 20'

64.23

42.97

दर रु 1 में

ख. अन्यत्र (क).

एफसीएल और मीटो 40'

एफसीएल और मीटो 20'

2054.58

1369.72

टिप्पणी: शटआऊट कंटेनर के मामले में, कंटेनर को निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 9 के क्रम सं. 5 पर निश्चिरित निःशुल्क भंडारण अवधि के अनुसार कंटेनर के पहली बार प्राप्ति के समय से शटआऊट होने तक दी जाएगी। यदि निःशुल्क भंडारण अवधि पार हो जाती है तो भंडारण प्रभार लिफ्ट ऑन समय तक निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात परिणामित किए जाएंगे।

खंड 8 — प्रशीतन अनुबोधण और कनेक्शन (प्रति 4 घंटे)

	दर अमेरिकी डॉलर में
एफसीएल और मीटो 20'	6.42
एफसीएल और मीटो 40'	9.63
ट्रिप-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	36.08
कंटेनरों की निकासी	
एफसीएल और मीटो 20'	1.44
एफसीएल और मीटो 40'	2.89

- टिप्पणी: 1. नाशी बस्तुओं को ढोने के लिए इस्तेमाल किया गया प्रशीतन कंटेनर, वांछित तापमान को बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतन कंटेनर माना जाता है।
2. उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और रखरखाव शामिल नहीं है। प्रभार रेस्टो प्रशीतन कंटेनरों पर भी लागू हैं।
3. प्रशीतन कटनरों का ट्रिप-पूर्व निरीक्षण, पोत के बोर्ड पर कनेक्शन और कनेक्शन हटाने संबंधी सेवाएं और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएगी।
4. 20' के लिए 25.69 अमेरिकी डॉलर और 40' के लिए 38.53 अमेरिकी डॉलर प्रति केलेंडर दिवस के अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टो कटनरा क मामले में भी लागू होंगे।

खंड 9 — विशाम समय प्रभार

कंटेनर भंडारण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग (अमेरिकी डॉलर में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	आयात—एफसीएल और एलसीएल 0-3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
		2.97	5.94	8.91
		5.94	11.89	17.83
		11.89	23.77	35.66
2.	निर्यात—एफसीएल और एलसीएल 0-7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
		2.61	5.22	7.82
		5.22	10.43	15.65
		10.43	20.86	31.29
3.	निर्यात/आयात — खाली कंटेनर प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	2.97	5.94	8.91
		5.94	11.89	17.83
		11.89	23.77	35.66
4.	आईसीडी—आयात और निर्यात—लदे हुए और खाली (रिल द्वारा संचलित) प्रथम 7 दिन 8-15 दिन 16-30 दिन 31-45 दिन उसके पश्चात	नि:शुल्क	नि:शुल्क	नि:शुल्क
		1.29	2.58	3.88
		2.58	5.17	7.75
		5.17	10.34	15.51
		10.34	20.68	31.02

5.	पोतांतरण — लदे हुए प्रथम 7 दिन 8-45 दिन उसके पश्चात	नि:शुल्क 2.97 5.94	नि:शुल्क 5.94 11.89	नि:शुल्क 8.91 17.83
6.	पोतांतरण — खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	2.97 5.94 11.89	5.94 11.89 23.77	8.91 17.83 35.66
7.	शटआऊट — लदे हुए और खाली प्रथम 15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	2.97 5.94 11.89	5.94 11.89 23.77	8.91 17.83 35.66
8.	स्थानीय सुपुर्दर्गी के लिए स्थिति का बदलना प्रथम 3 दिन 4-15 दिन 16-30 दिन 30 दिनों से अधिक	नि:शुल्क 2.97 5.94 11.89	नि:शुल्क 5.94 11.89 23.77	नि:शुल्क 8.91 17.83 35.66

1. कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दर्गी/हटाने के दिन तक परिगणित की जाएगी।
2. पोतांतरण कंटेनर जिनकी स्थिति बाद में स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी में बदल जाता है, रियायती भंडारण प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनरों के भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किए जाएंगे।
3. आईसीडी कंटेनर के मामले में, यदि दस्तावेज़ कंटेनरों की उत्तराई की तारीख के 48 घंटों के भीतर जमा किए जाते हैं, रेल पर कंटेनर लदाई के लिए 7 नि:शुल्क दिवसों की भंडारण अवधि लागू होगी। सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित बाकी नि:शुल्क भंडारण अवधि लागू होगी।
4. सामान्य आयात कंटेनर बाद में रेल को प्रेषण के प्रकार के बदलते हुए केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू नि:शुल्क अवधि मिलेगी।
5. शटआऊट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि कंटेनर के बन्द होने के दिन के अगले दिन से नौमरण/सुपुर्दर्गी के दिन तक परिगणित की जाएगी।
6. अधिक ऊँचे और अति आयामीय कंटेनरों पर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना लगेगा।
7. जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार यथा उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होगी।
8. उपयोक्ताओं को उस अवधि के दौरान के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जब एनएसआईसीटी उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कंटेनरों की सुपुर्दर्गी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
9. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की लदाई की तारीख से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे परंतु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
 - (i). परेषिती परित्याग—पत्र किसी भी समय जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का चुनाव करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (iii). लाइन कंटेनर की संरक्षा कार्गो के साथ और इसे वापस लेने अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाने के लिए शुरू करेगा; और

- (iv). लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (v). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में उनकी असफलता के मामले में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तक तक वसूल किया जाना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (vi). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा गया/जब्त किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समय अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश की तारीख से लागू होना बन्द होगा बशर्ते लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं देखनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करना होगा। अन्यथा, पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनरों को लाइनों/परेसिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में हटाना होगा और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तारीख से लागू होना बन्द होगा।

खंड 10 – एनएसआईसीटी और जेएनपीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए प्रक्रिया और प्रभार।

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच पोतांतरण कंटेनरों के अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रभार:

- (i). **पोतांतरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रक्रिया:**
- क. जेएनपीटी पर उतारे गए और एनएसआईसीटी में लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी द्वारा परिवहन किया जाएगा; और, जेएनपीटी द्वारा उन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में उतारेगा।
- ख. समानतः, एनएसआईसीटी पर उतारे गए और जेएनपीटी पर लादे जाने के लिए बंध टीपी कंटेनरों को जेएनपीटी के सीवाई 31 में अपने आरटीजीसी और टीटी का इस्तोमाल करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाएगा।
- (ii). **टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:**
- क. यदि कंटेनर जेएनपीटी द्वारा उतारा जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-
- (i). जेएनपीटी दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा।
- (ii). उसी कंटेनर के लिए, एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए ₹0 1303.84 (20' के लिए) अथवा ₹0 1955.78 (40' के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।
- ख. यदि कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा उतारा जाता है और जेएनपीटी द्वारा अपने टर्मिनल पर लादा जाता है, प्रभार निम्नवत् होंगे:-
- (i). एनएसआईसीटी अपने दरमान के अनुसार लाइन से पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा।
- (ii). उसी कंटेनर के लिए, जेएनपीटी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल करेगा और, इसके अलावा, अपने दरमान के अनुसार अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए भी प्रभार वसूल करेगा।

खंड 11 – विविध प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)	
		20' लम्बाई से अनाधिक	20' लम्बाई से अधिक और 40' लम्बाई तक
(i).	सील लगाना और उतारना	144.30	144.30
(ii).	सीमाशुल्क जाँच के लिए, पूर्व व्यवस्था द्वारा, विनियुक्त यार्ड में कंटेनर का चट्टा लगाने के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	170.27	255.41
(iii).	सीमाशुल्क जाँच अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण और उपयोक्ता के साथ पूर्व व्यवस्था के साथ सुपुर्दग्दी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई	1596.32	2394.48
(iv).	पीओडी प्रभार	1790.76	2686.14
(v).	रेल से सड़क अथवा विलोमतः कंटेनर की स्थिति का बदलना	1790.76	2686.14
(vi).	जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना / उतारना (प्रति कंटेनर)	144.30	144.30
(vii).	एक दरवाजा खोलना प्रभार प्राप्त कंटेनर	721.50	721.50
(viii).	दस्तावेजों का रद्दीकरण – एन्टे इंबर्टर	72.15	72.15
(ix).	जागिंगपूर्ण कंटेनरों की अ-घोषणा / गलत घोषणा	2164.50	2164.50
(x).	ऑन-हील सीमाशुल्क निरीक्षण (प्रति कंटेनर)	432.90	432.90
(xi).	उपयोक्ता की चूक के कारण पोत का अधिक समय तक रुकना - दर प्रति घंटा	72150.00	72150.00
(xii).	इलेक्ट्रॉनिक प्रक्रिया के माध्यम से गेट पर कंटेनरों की सर्वेक्षण रिपोर्ट/फोटो भेजना प्रति कंटेनर	288.60	288.60

टिप्पणियाँ:

- जब ईआईआर ग्राहकों के अनुरोध पर रद्द किया जाता है तब रद्दीकरण प्रभार लागू होता है।
- “एक दरवाजा खोलना” प्रभार कंटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए केवल एक दरवाजा खुला रखना होता है (उदाहरणतः: प्याज) और जब दरवाजा खोलना और सुरक्षा टर्मिनल द्वारा की जाती है।
- “सील लगाना”। टर्मिनल पर रेल/सड़क/समुद्र द्वारा बिना ही बॉटल सील के पहुंचने ताले प्रत्येक कंटेनर पर इसके प्रयोग की अनुमति देने से ज्वर्तने बॉटल सील लगाई जाएगी। यह शिपिंग लाइन की लिखित सहमति के बिना किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों की सूची जिसपर टर्मिनल द्वारा सील लगाई जाती है, लाइनों को बताई जाएगी। सील प्रभार सीलों वा हटाने के लिए भी लागू होंगे।
- जाखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना। केवल आईएमसीओ भेणी दर्शने वाले जोखिमपूर्ण स्टिकर जोखिमपूर्ण कार्गो वहन कर; ताले कंटेनर पर लगाए जाएंगे। इसी प्रकार, गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से पुराने स्टिकर हटाए जाएंगे। दोनों में से किसी भी भागते में ग्राहक को उक्त गतिविधि करने के लिए एनएसआईसीटी को लिखित में सूचित करना होगा।
- ऑन-हील सीमाशुल्क निरीक्षण। कंटेनर का ऑन-हील निरीक्षण, ग्राहक के अनुरोध पर, केवल नामांकित विन्दु पर ही स्वीकार्य होगा। कंटेनर दरवाजे केवल सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ही खोले जा सकते हैं। टर्मिनल पररार के भीतर भरण/खाली करने आंशिक तौर पर भी, की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- ऑन-मपूर्ण कर्ट 1/ की अघोषणा/गलत घोषणा। ग्राहक को आईएमसीओ नियमों के अनुसार कार्गो की जोखिमपूर्ण प्रकृति प्राप्त करनी हांगी और एनएसआईसीटी को प्रासंगिक जोखिमपूर्ण घोर भजने होंगे। उपर्युक्त प्रभार केवल कंटेनर की नांचमपूर्ण प्रकृति की अघोषणा/गलत घोषणा के लिए हैं। तथापि अधाधिक अथवा गलत घोषणा के कारण प्रकट होने वाले पारणामों संबंधी देयताएँ और लागत ग्राहकों के लेखा पर होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 28th February, 2012

No. TAMP/54/2011-NSICT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited for General Revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/54/2011-NSICT

Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of February, 2012)

This case relates to the proposal received from the Nhava Sheva International Container Terminal Private Limited (NSICTPL) for general revision of its Scale of Rates

2. The tariff of NSICTPL, a BOT operator at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) was last fixed vide tariff Order dated 30 December 2008 with a validity period till 27 January 2012. In the said Order, an across the board increase of 18% in the then existing Scale of Rates of NSICTPL was granted, for the year 2009. For the subsequent two years i.e. 2010 and 2011, a graded increase of 3.27% and 3.86% over the tariff of the respective previous years was approved.

3.1. This Authority had passed a common Order dated 30 September 2008, which, interalia, requires the major port trust and private terminals to file their tariff proposals by 30 June of the financial year in which tariff revision falls due. Since the validity of the tariff of the NSICTPL fixed in December 2008 fell due in the year 2011-12, the NSICTPL was required to submit its proposal for revision of its tariff by 30 June 2011. Accordingly, the NSICTPL was reminded in this regard vide our letter dated 15 July 2011.

3.2. The NSICTPL vide its letter dated 27 July 2011 requested time upto October 2011 for filing its proposal for revision of its tariff. The NSICTPL was advised to file its proposal till 27 October 2011 in terms of Clause 3.1.3 of the tariff guidelines of March 2005, vide our letter dated 4 August 2011.

4.1. In this backdrop, the NSICTPL under cover of its letter dated 27 October 2011 has filed its proposal for revision of its Scale of Rates. The main points made by the NSICTPL in its proposal dated 27 October 2011 are summarized below:

- (i). The application for review of tariff is prepared on the basis of the previous TAMP Orders of 2008 and 2009 and based on the capacity of the terminal as determined vide these Orders. In this regard, the NSICTPL in its proposal has drawn reference to the following positions/ guidelines laid out in the above mentioned Orders.
- (ii). 2008 Order Para 13 (ii)(a):
Clause 2.2. of the tariff guidelines, 2005 requires TAMP to be guided, among other things, by the factors which will encourage competition, economical use of resources, efficiency in performance and optimum investment. There is, therefore, a need to reward performance which enhances output due to efficient use of resources. Tariff fixation cannot be a mere arithmetic exercise in the cost plus framework but the one which balances the interest of users and port operators and needs to take into account the long term financial viability of operators so as to encourage flow of much needed private investment into the port sector.
- (iii). 2008 Order Para 13(ii)(b):
This Authority finds it to be a reasonable approach to determine tariff with reference to standard capacity of the terminal instead of the actual volumes achieved or achievable. An operator can handle volumes beyond the standard capacity by improving efficiency and/or by infusing more capital. Such an approach of tariff fixing cannot, however, recognise any expenditure incurred to handle volumes above the standard capacity and the additional capital deployed. At the same time, an operator will not be put to disadvantage by reduced tariff on

account of higher volumes handled by him beyond the standard capacity. It is, therefore, a better approach to determine tariff with reference to certain pre determined standards of operations and asset utilisation, instead of relying solely on the actuals of an operator. Such a normative approach benefits an efficient operation and at the same time protects the interest of the users by not allowing cost of inefficiency to be passed on to the users in the name of actuals. While stipulating that the existing cost plus approach would continue, clause 2.4.1. of the tariff guidelines, 2005 also mentions about the attempts to be made to evolve a normative approach.

- (iv). **2008 Order Para 13(ii)(b):**
It, therefore, appears reasonable to adjust the existing approach to recognise the volume efficiency which is possible by considering the traffic level as per the standard capacity of the terminal.
- (v). **2008 Order Para 13(ii)(c):**
The formula prescribed in the 2008 guidelines is applied to determine the standard capacity of NSICT to analyse this case.
- (vi). **2008 Order Para 13(ii)(d):**
If the method prescribed in the tariff guidelines of 2008 is applied, the standard capacity of NSICT, as explained subsequently, works out to 1.195 million TEUs which is considered as traffic level in this analysis. It is noteworthy that the standard capacity determined for NSICT is nearly double of the minimum throughput guaranteed under the license agreement.
- (vii). **2008 Order Para 13(iii)(d)**
All assets depreciate over a period of time and, therefore, its book value reduces gradually. Consequently, the ROCE reduces over the project period if there is no regular infusion of capital and can theoretically even reach Zero level once the assets are fully depreciated. Concomitantly, the absolute size of return available to an operator thus shrinks over time due to depreciation of assets. On the other hand, the revenue share/ royalty outflow increases gradually over the project period due to volume buildup and escalating the unit rate of royalty as per the concession agreement. This impairs the capacity of the operators to meet the cost not considered for tariff computation out of the return allowed to them. At the same time, it is necessary to ensure that an unintended benefit due to revaluation of capital assets does not accrue to the operators. It may be necessary to reexamine the appropriateness of allowing return on the written down value of assets.
- (viii). **2008 Order Para 13(iv)(a):**
It may be relevant here to point out that the gross value of assets considered now will be followed unchanged in the subsequent tariff determination of NSICT. Even if NSICT puts in more investment, it will be taken to be for the purpose of improving efficiency or handling volumes over and above the standard capacity and, therefore, the cost of such investment should be met by the operator out of the revenue from the additional volumes.
- (ix). **2008 Order Para 13(vi)(b):**
As mentioned earlier, clause 2.13. of the tariff guidelines requires 50% of the benefit accrued due to estimate variations to be set off while revising the tariff. The condition imposed in the tariff order of 2000 requires the entire (undue) benefit to be adjusted. The NSICT has not challenged the condition prescribed in the tariff order of 2000, which guided the case of NSICT till notification of the tariff guidelines 2005. The NSICT was allowed to retain 50% of the surplus as these guidelines recognise the efforts of the operator in building up volumes.

(x).

2008 Order Para 13(viii):

The guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at the major port trusts notified by this Authority in February 2008 in compliance of the policy directions issued by the Government of India prescribes the methodology for determination of optimal capacity of a container terminal. The optimal capacity of the container terminal is the lower value of the optimal quay capacity and optimal yard capacity. Following the methodology prescribed therein and considering the quay length of the terminal operated by the NSICT the quay capacity works out to 11,95,740 TEUs. Likewise, the yard capacity works out to 23,11,292 TEUs. Since the quay capacity is lower than the yard capacity, the value of quay capacity of 11,95,740 TEUs is considered as the standard capacity of the terminal operated by the NSICT.

(xi).

2008 Order Para 13(ix)(a):

As the traffic only to the extent of the standard capacity level is considered in the interim approach for the purpose of tariff determination for the future period, the capital cost corresponding to such capacity level can only be recognized.

(xii).

2008 Order Para 13(ix)(a):

Accordingly, the total gross value of assets as on 1 January 2009 relevant for standard capacity under consideration in this exercise is ₹83864 lakhs.

(xiii).

2008 Order Para 13(ix)(c):

It can thus be seen that the gross block of assets as per the Annual Accounts of NSICT after moderation in the equipment cost relevant to attain the standard capacity of 1.19 million TEUs is well within the capital cost estimation based on the guidelines of 2008. That being so, the gross value of assets required to handle standard capacity of traffic with their values derived from the books of Accounts of the NSICT is considered in this analysis.

(xiv).

2009 Order Para 4:

It is thus clear that none of the stakeholders have any serious objection to the methodology adopted to determine tariff in the NSICT case in the September 2008 Order. The request and suggestions made in the consultation process are more for further liberalising the approach. That being so, this Authority decides to confirm the standard capacity based approach followed in the earlier tariff Order of September 2008 in the NSICT case. As already highlighted in the earlier Order of September 2008, the revised approach adopted results in a win-win situation for both the operators and users. The revised approach encourages an operator to handle higher level of volumes to improve his returns. With increase in volumes, it is possible to progressively reduce the level of royalty pass through in tariff which will lessen the tariff burden on users.

4.2.

The salient features and assumptions for the tariff review as furnished by NSICTPL are summarised below:

(i).

The results for the past period of 2009 to 2011 have been considered at standard capacity of 11,95,470 TEUs based on the audited accounts for these periods and forecast for the period April to December 2011.

(ii).

In calculation of these results,

(a). the depreciation has been considered on the normative assets required for the standard capacity.

(b). the expenses has been apportioned as per the method followed in the 2008 order.

(c). royalty has been allowed at the percentage allowed under the 2009 Order. However, NSICTPL does not agree and reiterates that full royalty should

be allowed as a cost. NSICTPL has considered 100% royalty for the period 2012-14 and requests the Authority to consider the same, for the following reasons:

- (i). Royalty is a cost. It was only because of Royalty that the NSICTPL was given right to construct and operate the facility. The bid conditions did not disallow inclusion of royalty in computation of tariff.
 - (ii). As per the Ministry Order No PR/14019/C/2002-PG has clearly stated that the position of royalty not being factored in, is to be clearly indicated in the bid documents, while inviting bids. No conditions regarding disallowance of full or part royalty was there in the JNPT's invitation to bidders.
 - (iii). Clause 2.8.1 of the guidelines goes against the basic tenets of the bid conditions and this adversely affects NSICTPL's right to operate the facility. As per the said guideline royalty will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator. By disallowing part of royalty, loss does occur. Hence if loss occurs full royalty is to be allowed.
 - (iv). Even the current allowance of the 2nd highest royalty is not in line with bid conditions. The Authority in all its orders prior to March 2006 order have allowed complete royalty in computation of tariff.
 - (v). As per Clause 2.8.1, royalty shall be subject to maximum amount quoted by the next lowest bidder. The amount quoted by the next lowest bidder over the license period was ₹4345 crores as against ₹4039 crores by NSICTPL. The average royalty per TEU of the next lowest bidder works out to ₹2617/- as against ₹2601/- of NSICTPL. Hence full royalty paid by NSICTPL must be allowed.
 - (vi). The Capital employed has been taken as the Gross Value of Normative Fixed Assets as 1st January 2009 as the 2008 Order Para 13(iv)(a) states that this capital employed would be considered for all subsequent tariff revisions .
 - (vii). The actual Volume for the period January 2009 to December 2011 is 44,99,542 TEUs as compared to the estimated volume of 44,13,939 TEUs under the 2009 Order. There is a variance of 1.93%. The variance of the surplus is less than 20%. Since the physical & financial performance variation is less than 20%, there is no necessity of adjustment of surplus arising in this period.
 - (viii). The surplus for the period April 2005 to Sept 2008 has been determined at ₹217.33 crores in the 2009 Order. The actual volume for this period is 49,03,484 TEUs and estimated traffic for this period was 43,13,645, the variation is less than 20% hence no surplus should be adjusted .
- Even admitting without accepting that the surplus of ₹217.33 crores requires adjustment as determined by TAMP then, as per the guidelines, 50% of such surplus is allowed to be retained by the Operator. Thus the surplus for the period January 2005 to September 2008 will be ₹108.66 crores. Of this ₹43.47 crores has been adjusted in the 2009 Order, leaving ₹65.19 crores to be adjusted in the forthcoming tariff revision.
- The NSICTPL has not considered any adjustment of the past surplus on this account.
- (ix). The projections for the period January 2012 to Dec 2014 have been estimated at standard volume of 11,95,740 TEUs. Competition from other terminals on the

West Coast has increased and NSICTPL understands that further container terminals are planned to be operational at Mundra and Hazira. NSICTPL has, however, maintained its calculations at standard capacity of 11,95,740 TEUs.

- (vii). The escalation factor notified for 2011-12 is 6%. The WPI for March 2010 is 10.36% higher than March 2009, similarly the WPI for March 2011 is 9.68% higher than March 2010. The real inflation in particular the food inflation and fuel is more severe about 15% per annum for last two years and this will drive the costs of all inputs. NSICTPL has, therefore, considered an escalation of 9.5% which is worked out based on the movements of WPI published by the Government of India.
- (viii). The financial position as reflected in the Cost statements furnished by NSICTPL is as follows:

Particulars	Actuals				Estimates		
	2009 (Jan - Mar)	2009-10	2010-11	2011 (Apr-Dec)	2012	2013	2014
Traffic (in TEUs)	298935	1195740	1195740	896605	1195740	1195740	1195740
Operating Income	9287	41279	44208	34186	44599	44592	44592
Operating Expenditure	3 879	18,403	21,200	17,711	38,935	41,499	44,375
Depreciation	1154	5552	5619	4111	5489	4935	4682
Overheads	493	1,709	1,856	1,469	2,236	2,412	2,604
ROCE (permitted)	3355	13418	13418	10064	13418	13418	13418
Net Surplus/ Deficit	406.50	2196.50	2114.30	831.50	(15479)	(17673)	(20487)
Net Surplus/ Deficit as % of Income	4%	5%	5%	2%	-35%	-40%	-46%
Average Surplus / Deficit		4.0%			-40.09%		

* only upto the level of standard capacity.

4.3. Based on the above deficit position, the NSICTPL is seen to have generally sought an across the board increase of 37.50% over the tariff prevailing in the year 2011.

4.4. The NSICTPL has furnished copies of its Audited Accounts for the financial years 2008-09 to 2010-11.

4.5. The NSICTPL has stated that TERI has been appointed by the Ministry of Shipping (MOS) for revision of tariff guidelines of 2005 and it is anticipated that this revision will address several issues, which the Authority themselves have raised in various Orders. On the ground that the revised guidelines are awaited, the NSICTPL has requested to keep on hold its tariff revision till the revised guidelines are issued.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the NSICTPL (except Annual Accounts) was forwarded to the JNPT and also to the concerned user organisations for their comments. The comments received from user organisations were forwarded to NSICTPL for its comments. NSICTPL has not responded to the comments made by the users/ user organisations till the finalization of the case.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the NSICTPL was requested vide our letter dated 28 November 2011 to furnish additional information / clarifications on various issues. The NSICTPL vide its letter dated 30 December 2011 has furnished its response. A summary of the queries raised by us and the response furnished by NSICTPL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response received from NSICTPL
(a).	General:	
(i).	In the Form ~ 1, at Sl. No.3, the NSICTPL has stated that its pricing strategy is cost and capacity based. The NSICTPL is to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the cost of rendering the service.	The Benchmark level of productivity considered by NSICTPL for the proposed scale of rates is 20 moves per hour which is committed as per the concession agreement.

(ii).	SI. No. 4 of the Form – 1 requires the NSICTPL to furnish the current and proposed Scale of Rates alongwith the reasons for the proposed changes in the Scale of Rates. Though the NSICTPL has furnished the proposed Scale of Rates, it has not furnished the reasons for the proposed changes. The information, as required at SI no. 4 of Form – 1 to be furnished.	The proposal has been submitted based on volumes at standard capacity and the applicable rate of return. The tariff increase is worked out based on shortfall in return on capital as indicated in form 3A. There are no new tariff items proposed nor any changes in the terms. The table of Current and Proposed Scale of Rates is enclosed.																														
(iii)	The NSICTPL has not furnished the details of the change in the average cost for typical terminal users as required at SI no. 5 of Form – 1. The NSICTPL to furnish the requisite details.	The major cost of a typical terminal user is the stevedoring charges for foreign going containers. The change due to the tariff revision will be as below, these costs cover all the tariff from Discharge / load from vessel to gate in / out or rail in / out																														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="763 620 1028 653">Cost Details</th><th data-bbox="1028 620 1131 653">Present Cost</th><th data-bbox="1131 620 1279 653">Proposed Cost</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="763 653 1028 706">Loaded Container not exceeding 20' in length</td><td data-bbox="1028 653 1131 685">3341.25</td><td data-bbox="1131 653 1279 685">4594.20</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 706 1028 759">Loaded Container exceeding 20' and upto 40'</td><td data-bbox="1028 706 1131 738">5011.87</td><td data-bbox="1131 706 1279 738">6891.32</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 759 1028 791">Loaded Container exceeding 40'</td><td data-bbox="1028 759 1131 791">6682.47</td><td data-bbox="1131 759 1279 791">9188.39</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 791 1028 845">Loaded ICD Container not exceeding 20' in length</td><td data-bbox="1028 791 1131 823">4343.61</td><td data-bbox="1131 791 1279 823">5972.46</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 845 1028 898">Loaded ICD Container exceeding 20' and upto 40'</td><td data-bbox="1028 845 1131 877">6515.43</td><td data-bbox="1131 845 1279 877">8958.72</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 898 1028 930">Loaded ICD Container exceeding 40'</td><td data-bbox="1028 898 1131 930">8687.22</td><td data-bbox="1131 898 1279 930">11944.93</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 930 1028 983">Empty Container not exceeding 20' in length</td><td data-bbox="1028 930 1131 962">2784.38</td><td data-bbox="1131 930 1279 962">3828.52</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 983 1028 1037">Empty Container exceeding and upto 40'</td><td data-bbox="1028 983 1131 1015">4176.56</td><td data-bbox="1131 983 1279 1015">5742.77</td></tr> <tr> <td data-bbox="763 1037 1028 1058">Empty Container exceeding 40'</td><td data-bbox="1028 1037 1131 1069">5568.73</td><td data-bbox="1131 1037 1279 1069">7657.01</td></tr> </tbody> </table>	Cost Details	Present Cost	Proposed Cost	Loaded Container not exceeding 20' in length	3341.25	4594.20	Loaded Container exceeding 20' and upto 40'	5011.87	6891.32	Loaded Container exceeding 40'	6682.47	9188.39	Loaded ICD Container not exceeding 20' in length	4343.61	5972.46	Loaded ICD Container exceeding 20' and upto 40'	6515.43	8958.72	Loaded ICD Container exceeding 40'	8687.22	11944.93	Empty Container not exceeding 20' in length	2784.38	3828.52	Empty Container exceeding and upto 40'	4176.56	5742.77	Empty Container exceeding 40'	5568.73	7657.01
Cost Details	Present Cost	Proposed Cost																														
Loaded Container not exceeding 20' in length	3341.25	4594.20																														
Loaded Container exceeding 20' and upto 40'	5011.87	6891.32																														
Loaded Container exceeding 40'	6682.47	9188.39																														
Loaded ICD Container not exceeding 20' in length	4343.61	5972.46																														
Loaded ICD Container exceeding 20' and upto 40'	6515.43	8958.72																														
Loaded ICD Container exceeding 40'	8687.22	11944.93																														
Empty Container not exceeding 20' in length	2784.38	3828.52																														
Empty Container exceeding and upto 40'	4176.56	5742.77																														
Empty Container exceeding 40'	5568.73	7657.01																														
(iv).	The tariff guidelines of March 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. In this context, the NSICTPL may furnish the current performance and the targeted objective for productivity enhancement measures, as required at SI. No.6 of Form – 1. The NSICTPL may consider incorporating it as a conditionality in its proposed draft Scale of Rates.	The Benchmark level of productivity considered by NSICTPL for the proposed scale of rates is 20 moves per hour which is committed as per the concession agreement.																														
(v).	The NSICTPL to furnish an alternate set of cost statements with detailed workings for the years 2012 to 2014, in the light of the actual traffic and financial/ cost details for the years 2009 to 2011 keeping in view the stipulations made in Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005.	<p>The current tariff revision application is made on the basis of the previous TAMP Orders of 2008 and 2009 and based on the standard capacity as determined by TAMP.</p> <p>During 2009 to 2011, the growth in Jawaharlal Nehru Port and other ports in Gujarat in summarised as under:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="795 1538 980 1570"></th><th data-bbox="980 1538 1083 1570">Volumes in 000' TEUs</th><th data-bbox="1083 1538 1250 1570">Growth %</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="795 1570 980 1602">Year 2008</td><td data-bbox="980 1570 1083 1602">4,175</td><td data-bbox="1083 1570 1250 1602"></td></tr> <tr> <td data-bbox="795 1602 980 1634">Year 2009</td><td data-bbox="980 1602 1083 1634">3,855</td><td data-bbox="1083 1602 1250 1634">(7.66%)</td></tr> <tr> <td data-bbox="795 1634 980 1666">Year 2010</td><td data-bbox="980 1634 1083 1666">4,281</td><td data-bbox="1083 1634 1250 1666">11.00%</td></tr> <tr> <td data-bbox="795 1666 980 1698">Year 2011 (Estimated)</td><td data-bbox="980 1666 1083 1698">4,288</td><td data-bbox="1083 1666 1250 1698">0.16%</td></tr> </tbody> </table> <p>Since the terminals at JNPT are operating above 100% capacity and there is no enhancement in physical infrastructure likely in 2012-14, the service levels to the trade are getting affected. As a result, the volumes are likely to shift to Gujarat ports</p>		Volumes in 000' TEUs	Growth %	Year 2008	4,175		Year 2009	3,855	(7.66%)	Year 2010	4,281	11.00%	Year 2011 (Estimated)	4,288	0.16%															
	Volumes in 000' TEUs	Growth %																														
Year 2008	4,175																															
Year 2009	3,855	(7.66%)																														
Year 2010	4,281	11.00%																														
Year 2011 (Estimated)	4,288	0.16%																														

		<p>where additional capacity is created at Mundra, Pipavav and Harzira</p> <p>This is demonstrated by the volume data given below of Gujarat ports for past period</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mundra</td><td>840</td><td>860</td><td>1175</td><td>1440</td></tr> <tr> <td>Pipavav</td><td>193</td><td>321</td><td>466</td><td>605</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>1033</td><td>1181</td><td>1621</td><td>2045</td></tr> <tr> <td>Growth YOY</td><td></td><td>13.8%</td><td>3.0%</td><td>21.5%</td></tr> </tbody> </table> <p>Both these ports and new facility at Hazira is likely to come up during 2012. This is likely to adversely affect the volumes at JN Port.</p> <p>The new terminal at Mumbai Port is also likely to commission during 2012-14 and the volume at JN Port will be shared with this new terminal as well.</p> <p>Based on our submissions, unless reasonable tariff increase is granted, the operations are likely to result in negative operating margin after considering the cash outflow of the royalty due to JNPT as per concession agreement. Under that situation, it may not be possible to sustain operations at even the standard capacity to minimize cash losses.</p> <p>We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 TEUs which itself is stretched.</p>		2008	2009	2010	2011	Mundra	840	860	1175	1440	Pipavav	193	321	466	605	Total	1033	1181	1621	2045	Growth YOY		13.8%	3.0%	21.5%
	2008	2009	2010	2011																							
Mundra	840	860	1175	1440																							
Pipavav	193	321	466	605																							
Total	1033	1181	1621	2045																							
Growth YOY		13.8%	3.0%	21.5%																							
(vi)	The NSICTPL to furnish actuals including traffic for the period from January 2011 to October 2011, duly certified by a Chartered Accountant	<p>The volumes for April to November 2011 are 9,62,720 TEUs</p> <p>The volume from April to November has also been confirmed by JNPT vide their letter dated 19 December 2011. The financial performance for April 2011 to November 2011 is enclosed for your review. In view of shortage of time, we have not managed to get this information audited. Should the Authority wish the traffic and financial results to be certified by a Chartered Accountant, we will provide the same on hearing from you.</p>																									
(vii)	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by NSICTPL during the years 2008-09 to 2010-11 to be furnished year wise	<p>The TAMP tariff are only ceiling levels and there is no bar on offering lower tariffs as clarified by the Authority from time to time. Generally NSICTPL has not been providing any rebates to the customers. However we have offered some volume-related rebates to customers on case to case basis. The details of the Volume Discounts is as follows</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Financial Year</th> <th>Amount</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>Nil</td> </tr> </tbody> </table>	Financial Year	Amount	2008-09	Nil																					
Financial Year	Amount																										
2008-09	Nil																										

			2009-10 968	2010-11 330	
B.	<u>Comparison of actuals vis-a-vis estimates provided earlier:</u>				
	Clause 213 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context, the NSICTPL to clarify/ furnish the following		The minimum guaranteed volume under the concession agreement is 6,00,000 TEUs. The standard capacity as determined in the TAMP Order of 2008 and 2009 is 11,95,740 TEUs. This is more than two times of the volume agreed in the concession agreement. The Authority has adopted the 2008 guidelines to determine the standard capacity and capital employed and the order have been passed this basis. The applicable physical performance is therefore fixed at 11,95,740 TEUs. The actual data was furnished with regard to the standard capacity		
(i)	The NSICTPL to furnish duly filled in Form – 7 for the years 2009 to 2011		The TAMP order dated 30 th Dec 2008 Para 3 (ii) states "The standard capacity based method adopted will however provide an avenue for an efficiency operator to meet the payment of royalty /revenue share which is not considered in tariff computation from the contribution made by the volumes handled in excess of standard capacity"	The Form 7 is therefore not relevant in such case	
(ii)	The NSICTPL to furnish a Reconciliation statement to reconcile the difference between the Surplus before Interest and tax to be given in its Cost statements as stated above for the years 2009 to 2011 and the Surplus as reflected in the audited Annual Accounts for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11, alongwith reasons for difference		However as insisted by the Authority, we are furnishing the actual volume & costs in the format as required in Form 3A, 3B. Please note the order has been passed taking the periods as calendar year, whereas the audited accounts are for financial years, hence the revenue & costs for the period Jan –Mar 2009 have been taken prorate from the audited accounts of 2008-2009. For the period April to Dec 2011 the revenue and costs have been estimated	Reconciliation is furnished	
(iii)	The NSICTPL requested to clarify the nature of the following income/ expenses as reported in the audited annual accounts for the years 2008-09 to 2010-11				

	(a) Excess Provision for earlier years written back	These are certain provision of costs and bad debts made in earlier years no longer required hence written back.
	(b). Discount Provision for earlier years written back	There is no such item in the period under consideration
	(c) Profit on sale of Investment	The cash balances are being invested in mutual funds These are profits on sale of these investments.
	(d) Dividend on Investment	These represent the returns on the investment
	(e) Exchange loss (net)	The company had taken foreign currency loan and these gains / loss represent the MTM gain/loss booked at the end of the period
	(f) Front end and other fees	These are primarily the charges paid for hedging the foreign currency loans
	(g) Provision for doubtful debts	These are provision made for old recoverable which in the management opinion are doubtful of recovery
	(h) Provision for slow moving inventory	Inventory includes some spares which were non moving for few years, provision has thus been for write-off of such unusable inventory
	(i) Other finance charges	These are charges paid for loans taken from financial institutions
(iv)	This Authority vide its Order dated 30 December 2008 had allowed an across the board increase of 18% in the then existing Scale of Rates, which was to be applicable for the year 2009. For the subsequent two years, a graded increase of 3.27% and 3.86% over the respective previous years was approved. While furnishing the Form - 7, as mentioned earlier, the NSICTPL to update the estimated income for the years 2009 to 2011 with reference to the above said year wise increase in tariff	As mentioned above, TAMP order dated 30 th Dec 2008 Para 3 (ii) states " The standard capacity based method adopted will however provide an avenue for an efficiency operator to meet the payment of royalty /revenue share which is not considered in tariff computation from the contribution made by the volumes handled in excess of standard capacity" Since the tariff has been determined on standard capacity the Form 7 is not relevant
(v)	This Authority vide paragraph no 13(xii)(f) of its Order of September 2008 has allowed payment of technical service fee as an item of cost for the years 2009 to 2011 subject to the condition that the NSICTPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Orders from the financial year 2002-03 onwards for verification. The NSICTPL has not furnished the relevant Assessment Orders. The NSICTPL is, therefore, to	The assessment orders for the Financial year 2002-03, 2003-04, 2004-05, 2005-06, 2006-07, 2007-08 have been furnished (From the copies of the Assessment Orders furnished by NSICTPL, it is seen that the Income tax authorities every year have disallowed 57% of the Technical Service Fee paid by NSICTPL during the respective years)

	furnish the Income tax assessment Orders from the financial year 2002-03 onwards							
(vi)	<p>It may be recalled that in the Order of NSICTPL passed in December 2008, it has been mentioned that the balance unadjusted past surplus of ₹173.87 crores lakhs pertaining to the past period (April 2005 to September 2008) is to be considered for set off from the tariff cycle commencing from January 2012. The NSICTPL in its Cost statements furnished now has not given effect to the said adjustment of set off of past surplus. The actual total surplus of ₹217.36 crores (for the period April 2005 to September 2008) has already been quantified for adjustment in the tariff Order of December 2008 and one instalment of ₹43.47 crores has already been set off during the year 2011. The NSICTPL is, therefore, to make necessary adjustments with regard to the past surplus for the period from April 2005 to September 2008 in its revised Cost statement to be furnished.</p>	<p>The actual volume for this period is 49,03,484 TEUs and TAMP had considered traffic for this period at 43,13,645 TEUs, the variation is less than 20%, hence no surplus should be adjusted. Even admitting and without accepting that the surplus of ₹217.36 crores requires adjustment as determined by TAMP, then as per the guidelines, 50% of such surplus is allowed to be retained by the operator. Thus the surplus for the period January 2005 to September 2008 will be ₹108.68 crores. Of these, ₹47.47 crores has been adjusted in 2009 order (Refer Annexure 2 of December 30, 2008 order) leaving ₹65.21 crores to be adjusted in the forthcoming tariff revision.</p>						
C	Financial/ Cost Statement:							
1	Capacity							
(i)	With reference to calculation of quay capacity NSICTPL to furnish the following							
	(a) Calculation showing its quay capacity by taking into account the actual parameters relating to number of quay cranes, average number of moves per hour per crane and the TEU ratio	<p>The TAMP order of 2008 & 2009 have estimated the standard capacity of the terminal NSICT representation on capacity was not accepted and the Standard capacity was fixed at a higher level. The standard capacity once fixed cannot keep changing, especially when there is no change in the physical infrastructure, therefore in our opinion the above data required under C (1) (i) (a) is not relevant. We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 teus.</p>						
	(b) Actual average number of moves per hour per crane achieved at the terminal in the last three years i.e 2009, 2010 & 2011	<p>The average number of moves achieved per hour per cranes are summarised as under -</p> <table border="1"> <tr> <td>2009</td><td>23.75</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>22.66</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>21.63 (Up to November 2011)</td></tr> </table>	2009	23.75	2010	22.66	2011	21.63 (Up to November 2011)
2009	23.75							
2010	22.66							
2011	21.63 (Up to November 2011)							
	(c) This Authority while fixing the upfront tariff for the 4 th container terminal at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide Order no TAMP/40/2008 – JNPT dated 25 February 2009, for the reasons stated therein had accepted the modification to the norm relating to the number of quay cranes as suggested by JNPT at one quay crane for every 83.33 meters of quay length. This position to be noted by NSICTPL	<p>The TAMP order of 2008 & 2009 have estimated the standard capacity of the terminal NSICT representation on capacity was not accepted and the Standard capacity was fixed at a higher level. The standard capacity once fixed cannot keep changing, especially when there is no change in the physical infrastructure, therefore in our opinion the above data required under C (1) (i) (c) is not relevant. We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 TEUs.</p>						

(ii)	With reference to calculation of yard capacity NSICTPL to furnish the following	
	(a) The NSICTPL to calculate its yard capacity by taking into account the actual parameters relating to total ground slots, average stack height, surge factor and average dwell time. While calculating the average number of ground slots, it may be borne in mind that in the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT).	The TAMP order of 2008 & 2009 have estimated the standard capacity of the terminal NSICT representation on capacity was not accepted and the Standard capacity was fixed at a higher level. The standard capacity once fixed cannot keep changing, especially when there is no change in the physical infrastructure, therefore in our opinion the above data required under C (1) (ii) (a) is not relevant. We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 TEUs.
	(b) The NSICTPL to furnish the actual average stack height achieved at the terminal in the last three years i.e. 2009, 2010 & 2011	.The TAMP order of 2008 & 2009 have estimated the standard capacity of the terminal NSICT representation on capacity was not accepted, and the Standard capacity was fixed at a higher level. The standard capacity once fixed cannot keep changing, especially when there is no change in the physical infrastructure, therefore in our opinion the above data required under C (1) (ii) (a) is not relevant. We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 teus.
	(c) The NSICTPL to furnish the actual average dwell time at the terminal in the last three years i.e. 2009, 2010 & 2011	The TAMP order of 2008 & 2009 have estimated the standard capacity of the terminal NSICT representation on capacity was not accepted, and the Standard capacity was fixed at a higher level. The standard capacity once fixed cannot keep changing, especially when there is no change in the physical infrastructure, therefore in our opinion the above data required under C (1) (ii) (c) is not relevant. New terminals at Pipava and Mundra have come up on the West Coast, further terminal at Hazira is expected to be operational in 2012 H1. These are pulling away business from Nhava Sheva and this loss of business is expected to increase in the coming period. We have however maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 TEUs.
2	<u>Traffic</u> With reference to estimation of traffic, NSICTPL to furnish the following:	
(i)	The NSICTPL to furnish the details of the	The actual container volume handled

	<p>actual container volume handled during the period of 10 months from January 2011 to October 2011 and also the container mix</p>	<p>during the period January to October 2011 is 1212738 TEUs The container mix is furnished</p>																																								
(ii)	<p>Form 2A of the tariff filing formats applicable for private terminal operators like NSICTPL requires to furnish actual traffic for the preceding years and estimated traffic for the future three years for fixation/ revision of tariff. The NSICTPL is, therefore, to furnish the traffic estimates for the years 2012 to 2014, with basis for such estimates</p>	<p>The current tariff revision application is made on the basis of the previous TAMP orders of 2008 & 2009 and based on the standard capacity as determined by TAMP</p> <p>During 2009 to 2011, the growth in Jawaharlal Nehru Port and other ports in Gujarat is summarized as under :-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Volume In 000' TEUs</th> <th>Growth %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Year 2008</td> <td>4,175</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Year 2009</td> <td>3,855</td> <td>(7.68%)</td> </tr> <tr> <td>Year 2010</td> <td>4,281</td> <td>11.00%</td> </tr> <tr> <td>Year 2011 (Estimated)</td> <td>4,288</td> <td>0.16%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Since there are terminals at JNPT operating above 100% capacity and there is no enhancement in physical infrastructure likely in 2012-14, the service levels to the trade are getting affected. As a result, the volumes are likely to shift to Gujarat ports where additional capacity is created at Mundra, Pipavav & Hazira.</p> <p>This is demonstrated by the volume data given below of Gujarat ports for past period</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>2010</th> <th>2011</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mundra</td> <td>840</td> <td>860</td> <td>1175</td> <td>1440</td> </tr> <tr> <td>Pipavav</td> <td>193</td> <td>321</td> <td>466</td> <td>605</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>1033</td> <td>1181</td> <td>1641</td> <td>2045</td> </tr> <tr> <td>Growth YOY</td> <td>-</td> <td>13.8%</td> <td>39.0%</td> <td>24.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Both these ports and new facility at Hazira is likely to come up during 2012. This is likely to adversely affect the volumes at JN Port.</p> <p>The new terminal at Mumbai Port is also likely to commission during 2012 – 14 and the volumes at JN Port will be shared with this new terminal as well.</p> <p>Based on our submissions in Form 3 – A unless the reasonable tariff increase is granted, the operations are likely to result in negative operating margin after considering the cash outflow of the royalty due to JNPT as per concession agreement. Under that situation, it may not be possible to sustain operations at even the standard capacity to minimize cash losses.</p> <p>However we have maintained our calculation at the standard capacity of 11,95,740 TEUs</p>		Volume In 000' TEUs	Growth %	Year 2008	4,175	-	Year 2009	3,855	(7.68%)	Year 2010	4,281	11.00%	Year 2011 (Estimated)	4,288	0.16%		2008	2009	2010	2011	Mundra	840	860	1175	1440	Pipavav	193	321	466	605	Total	1033	1181	1641	2045	Growth YOY	-	13.8%	39.0%	24.8%
	Volume In 000' TEUs	Growth %																																								
Year 2008	4,175	-																																								
Year 2009	3,855	(7.68%)																																								
Year 2010	4,281	11.00%																																								
Year 2011 (Estimated)	4,288	0.16%																																								
	2008	2009	2010	2011																																						
Mundra	840	860	1175	1440																																						
Pipavav	193	321	466	605																																						
Total	1033	1181	1641	2045																																						
Growth YOY	-	13.8%	39.0%	24.8%																																						

3		<u>Operating Income</u>	
	(i)	Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by this Authority requires the operator to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by NSICTPL. The NSICTPL to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at NSICTPL's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration for container handling activity.	Detailed calculations have been provided for the estimated traffic of 11,95,740 TEUs under form 2A and 2B (The NSICTPL has not furnished any detailed calculations of income. It is just referring to the Form 2A and 2B furnished by it earlier.)
	(ii)	The NSICTPL to furnish a detailed computation to show the calculation of income from the storage charges for all the years under consideration. The dwell time analysis, based on which the NSICTPL has arrived at the storage income, may also be furnished as required under Note 1 to Form 2B.	The dwell time analysis is furnished. The storage income is estimated in line with realization during 2009 – 2011
	(iii)	The Exchange rate considered by NSICTPL in the estimation of the income from the dollar denominated tariff items for the years 2012 to 2014 to be furnished	The dollar rate considered for the dollar denominated tariff items for years 2012 to 2014 is ₹ 45 per US Dollar
	(iv)	This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of ₹ 400 per TEU towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT, including NSICTPL. A provision in this regard was also ordered to be inserted in the Scale of Rates of NSICTPL. The NSICTPL to furnish documentary evidence to substantiate the payments made to Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) relating to ITRHO. Further, NSICTPL to furnish ITRHO receipts from JNPT and GTIPL for the period 2009 till date	The details of invoices raised by JNPT/GTIPL for the period Jan 09 to date along with the details of payments made against the same has been furnished. Copies of the payment vouchers with supporting bills for reference have also been enclosed
4		<u>Operating Cost</u>	
	(i)	The Form – 3B to be updated with actual details for the years 2010 and 2011 and with estimates for the years 2012 to 2014 in line with the actuals for the years 2009 to 2011	The details of actual Revenue & costs for period Jan 2009 to Dec 2011 is furnished. The estimates for 2012 to 2014 are based on the standard capacity of 11,95,749 TEUs
	(ii)	<u>Operating & Direct Labour</u> The actual number of employees under the said category during the years 2009 to 2011 to be furnished. The average cost per employee during the said period may also be indicated	Please refer to Annexure 5 – Form 3 B for details. (The NSICTPL has given the requisite details for the years 2009 to 2011)
	(iii)	<u>Maintenance Labour:</u> Similarly, the actual number of employees	Please refer to Annexure 5 – Form 3 B for

	under the said category during the years 2009 to 2011 to be furnished. The average cost per employee during the said period may also be indicated	details (The NSICTPL has given the requisite details for the years 2009 to 2011)										
(iv)	Equipment running cost											
	(a). Power Cost											
	(i) The actual power consumption per TEU during the years 2009 to 2011 to be furnished	Please refer to Annexure 5— Form 3 B for details (The NSICTPL has given the requisite details for the years 2009 to 2011)										
	(ii). In the Form – 3B furnished by NSICTPL, it is seen that the power consumption per TEU during the years 2009-10 to 2010-11 is fluctuating, as compared to the power consumption per TEU during the year 2008-09. The power consumption per TEU for the year 2009-10 is around 4% higher as compared to the year 2008-09. Similarly, the power consumption per TEU for the year 2010-11 is around 17% higher as compared to the year 2009-10. Also, the power consumption per TEU for the year 2011-12 is around 8% higher as compared to the year 2010-11. The NSICTPL to furnish reasons for higher level of power consumption from year to year	The major consumption of power is for the reefer containers. Reefer power consumption constitutes upto 55 to 63%. Increase in reefer volume results in higher power consumption, thereby overall higher power consumption per TEU. The details of reefer volume is summarised as under : <table border="1"><thead><tr><th>Period</th><th>Volume - TEUs</th></tr></thead><tbody><tr><td>April 08 to March 09</td><td>54 240</td></tr><tr><td>April 09 to March 10</td><td>57 957</td></tr><tr><td>April 10 to March 11</td><td>66,367</td></tr><tr><td>April 11 to Dec 11(Annualized)</td><td>69 272</td></tr></tbody></table> Consequent to the reduction in volume the impact of reefer power consumption is higher in the years 2012 to 2014	Period	Volume - TEUs	April 08 to March 09	54 240	April 09 to March 10	57 957	April 10 to March 11	66,367	April 11 to Dec 11(Annualized)	69 272
Period	Volume - TEUs											
April 08 to March 09	54 240											
April 09 to March 10	57 957											
April 10 to March 11	66,367											
April 11 to Dec 11(Annualized)	69 272											
	(iii) The documentary evidence to reflect the actual unit cost of electricity applicable for the months from August to October 2011 to be furnished	The bills for the months of August to October 2011 is furnished. It is pertinent to note that when the earlier application for revision was made in 2008 the costs then as on May 08 was ₹6.36 per unit the rate presently is at ₹13.39 per unit, an increase of 110%										
	(b) Fuel Cost											
	With reference to the estimated fuel cost, NSICTPL to clarify/ furnish the following											
	(i) The actual fuel consumption per TEU during the years 2009 to 2011 to be furnished	Please refer to Annexure 5 -3 B for details. (The NSICTPL has given the requisite details for the years 2009 to 2011)										
	(ii) In the Form – 3B furnished by NSICTPL, it is seen that there is a reduction in the consumption of fuel per TEU during the years 2009-10 & 2010-11 as compared to the fuel consumption per TEU during the year 2008-09. The reason for the reduction in fuel consumption to be explained	Fuel consumption varies with volume. The volumes for 2009-10 & 2010-11 are higher than the earlier period resulting in efficiencies and hence lower consumption per TEU										
	(iii). There is seen to be around 6.50% increase in the fuel consumption estimated for the years 2012 to 2014 as compared to the year 2011. The estimated increase in the fuel consumption to be justified with reasons	Fuel consumption per unit is a function of number of moves done per hour. RTG fuel consumptions continue even when the RTG is not carrying out loading / unloading operations since the auxiliary engine is operational. For 2012 – 14, the volumes are computed at standard capacity which is lower than previous period resulting in higher consumption per TEU										

	(c) <u>Repairs & Maintenance Cost</u> The NSICTPL has stated that Repairs and Maintenance has been considered as a percentage of gross block of assets. However, by applying the percentage as given by NSICTPL in Form – 3B to the gross block of asset given in Form – 4A, the amount of Repairs and Maintenance works out to be less as compared to the amount of Repairs and Maintenance as mentioned by NSICTPL in its Form- 3B. The NSICTPL to furnish detailed workings with regard to calculation of Repairs and Maintenance Cost for the year 2012 to 2013.	The error in computing the percentage is rectified and updated form Form 3B with correct percentage is furnished. Detailed working for the working of Repairs & Maintenance is furnished															
(v)	<u>Royalty/ Revenue share</u> (a) The NSICTPL has claimed full royalty as cost for the years 2012 to 2014. In this regard, it to be noted that Clause 281 of the tariff guidelines of 2005 permits the royalty payment as cost to the extent of the quote of the second highest bidder subject to certain conditions. The NSICTPL may revise its workings, in line with the stipulation contained at Clause 281 of the tariff guidelines of 2005	<p>Our submission in the issue of allowing full royalty as a part of costs for the purpose of fixation of tariff is summarized as under -</p> <ul style="list-style-type: none"> • There is no dissent on the fact that royalty is a cost • It is only because of the royalty paid that NSICT was given the right to construct and operate the facility • The bid conditions did not disallow the inclusion of the royalty in computation of tariff • The Tariff Authority in all its Orders except the Order of March 2006 allowed the complete royalty in computation of tariff • A comparison of the royalties between NSICT and the second highest bidder is as below <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>NSICT</th> <th>2nd Highest Bidder</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NPV of royalty quoted</td> <td>₹ 312 Crores</td> <td>₹ 225 Crores</td> </tr> <tr> <td>Volume Guaranteed</td> <td>15.25 Mn TEU</td> <td>16.60 Mn TEU</td> </tr> <tr> <td>Total Royalty</td> <td>₹ 4039 Crores</td> <td>₹ 4,145 Crores</td> </tr> <tr> <td>Average royalty per TEU</td> <td>₹ 2,601</td> <td>₹ 2,617</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> • It is NSICT's submission that the current allowance of second highest royalty is not in line with the bid conditions. There was no disallowance of royalty or part of royalty prescribed or stipulated • The Ministry of Shipping Order number PR-14019/C/2002-PG dated 29th July 2003 issued on the treatment of revenue sharing royalty, after discussion with the Chairman TAMP has clearly stated that the position of royalty / revenue sharing being not factored in to be clearly indicated in the bid documents itself while 		NSICT	2nd Highest Bidder	NPV of royalty quoted	₹ 312 Crores	₹ 225 Crores	Volume Guaranteed	15.25 Mn TEU	16.60 Mn TEU	Total Royalty	₹ 4039 Crores	₹ 4,145 Crores	Average royalty per TEU	₹ 2,601	₹ 2,617
	NSICT	2nd Highest Bidder															
NPV of royalty quoted	₹ 312 Crores	₹ 225 Crores															
Volume Guaranteed	15.25 Mn TEU	16.60 Mn TEU															
Total Royalty	₹ 4039 Crores	₹ 4,145 Crores															
Average royalty per TEU	₹ 2,601	₹ 2,617															

		<p>inviting bids for Private Sector Participation at major Ports There were no conditions regarding disallowance of full or part royalty in JNPT's invitation to bidders</p> <ul style="list-style-type: none"> • The position arising out of TAMP's Guidelines 2.8.1 goes against the basic tenets of the bid conditions and results in the change of law that adversely affects NSICT's right to operate the facility • The Guideline 2.8.1 in case of BOT cases prior to the 2003 Order It says that revenue/royalty share will be taken into account as a cost in order to avoid likely loss to the operator In disallowing part of the royalty a loss does occur in the return allowed by TAMP Hence if a loss arises full royalty is to be allowed • It is incorrect to use the NPV of the cash flow to the Port over the period of the Agreement for the determination by TAMP of the quantum of royalties paid Using such a method results in loss to the operator in determining the tariff • Guidelines 2.8.1 states that the royalty / revenue share shall be subject to the maximum amount quoted by the next lowest bidder The amount quoted by the next lowest bidder over the period of the agreement was ₹4345 crores against ₹4039 crores by NSICT and the average royalty per TEU of the next lowest bidder was ₹2617 against ₹2601 of NSICT Hence full royalty paid by NSICT must be allowed • Even if Guideline 2.8.1 is deemed applicable, the said Guideline on a plain reading states that the royalty / revenue share shall be allowed to the maximum amount quoted by the next lowest bidder NSICT's royalty is lower than the second bidder Thus NSICT's full royalty needs to be allowed There can be no other interpretation and hence the position adopted in the March 2006 Order of applying the net present value by TAMP cannot be adopted <p>Hence to reiterate full royalty needs to be considered in the tariff computation</p> <p>(b) From the figures furnished by NSICTPL in Form – 3B, it is not clear as to how the NSICTPL has arrived at the per TEU royalty figures for the years 2009 to 2014 The NSICTPL to furnish necessary workings in this regard.</p> <p>The concession agreement requires payment of royalty on per TEU basis irrespective of actual revenue earned Though the tariff rate applicable for 40' container is 1.50 times 20' container the royalty outgo is twice resulting in very low /</p>
--	--	---

		<p>negative margin on 40' containers at present tariff</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ The royalty outgo for 2009 to 2014 is summarised along with percentage of realization per TEU at present tariff ▪ In form 3B the royalty for the period 2009 to 2011 is computed as allowed under order of 30th December 2008 Annexure 3 (3) item number 14 Hence the per TEU royalty is lower than actual payout ▪ For the period 2012 to 2014 has been calculated on actual amount to be paid as per concession agreement ▪ Exact computation of royalty figures indicated in form 3 B is furnished <p>A table showing the per TEU rate of Royalty paid/ to be paid by NSICTPL for the years 2009 to 2014 as per the Licence Agreement is given below</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Rate per TEU (in ₹)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>Jan to Jun – 1542 Jul to Dec – 1960</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>Jan to Jun – 1960 Jul to Dec – 2086</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>Jan to Jun – 2086 Jul to Dec – 2218</td></tr> <tr> <td>2012</td><td>Jan to Jun – 2218 Jul to Dec – 2361</td></tr> <tr> <td>2013</td><td>Jan to Jun – 2361 Jul to Dec – 2510</td></tr> <tr> <td>2014</td><td>Jan to Jun – 2510 Jul to Dec – 2670</td></tr> </tbody> </table>	Year	Rate per TEU (in ₹)	2009	Jan to Jun – 1542 Jul to Dec – 1960	2010	Jan to Jun – 1960 Jul to Dec – 2086	2011	Jan to Jun – 2086 Jul to Dec – 2218	2012	Jan to Jun – 2218 Jul to Dec – 2361	2013	Jan to Jun – 2361 Jul to Dec – 2510	2014	Jan to Jun – 2510 Jul to Dec – 2670
Year	Rate per TEU (in ₹)															
2009	Jan to Jun – 1542 Jul to Dec – 1960															
2010	Jan to Jun – 1960 Jul to Dec – 2086															
2011	Jan to Jun – 2086 Jul to Dec – 2218															
2012	Jan to Jun – 2218 Jul to Dec – 2361															
2013	Jan to Jun – 2361 Jul to Dec – 2510															
2014	Jan to Jun – 2510 Jul to Dec – 2670															
(vi)	<u>Equipment Hire Charges</u>															
	With reference to the estimated equipment hire charges, NSICTPL to furnish the following.															
	(a) List showing the assets taken on hire/ estimated to be taken on hire during the years 2009 to 2014	The only assets taken on hire (included under the equipment hire charges) are Trailers for Inter Terminal movement of containers & Utility vehicles used in the terminal														
	(b) The latest contract copy with reference to each of the equipment taken on hire to be furnished	Latest contract copies of the ITV vendor have been furnished (The NSICTPL has furnished copies of the Contract entered by it with private parties for providing of Tractor Trailers All the contracts are valid till 31 01 2013)														
	(c) The NSICTPL to furnish detailed workings to arrive at the equipment hire charges estimated for the years 2012 to 2014	(The NSICTPL has furnished the necessary workings)														

(vii)	<p>Insurance</p> <p>The NSICTPL to furnish the basis and the workings for the estimated insurance cost. The estimates of insurance cost to be justified with reference to actual payment made to insurance company(ies) during the years 2009 to 2011. A latest copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) to be furnished</p>	<p>The major component of the insurance cost is the insurance on the terminal equipment -Port Package policy. Copy of the latest Port Package Insurance policy has been furnished. The total insurance for the period 2010-11 is ₹201.43. The estimates for the periods 2012 to 2014 have been taken considering escalation of 6% in first year and subsequently 9.5%.</p>
(viii).	<p>Other expenses</p> <p>(a) The items considered under the said head of expenditure to be listed out</p>	<p>The items considered under said head of expenditure is listed below</p> <p>Contract Labour / casual - ops Staff Welfare General Operations Security Charges</p> <p>We draw the attention of the Authority to increase in CISF costs payable to the Port Authority as required under concession agreement. These costs have witnessed a significant increase vide letter received from the Port especially in view of sixth pay commission. The estimated costs for 2012 – 14 are revised based on that. The charge for April 2011 to December 2011 covers the arrears for previous years</p>
	<p>(b) The estimated other expenses for the years 2012 to 2014 to be justified with reference to the actuals during the years 2009 to 2011</p>	<p>For 2012 the existing contracts as far as applicable have been considered for estimation. For 2013 and 2014 cost escalation has been considered at ruling inflation of 9%</p>
(ix)	<p>Technical Services Fee</p> <p>(a) The NSICTPL to establish the reasonableness of the actual/ estimated technical services fee in the cost statement for all the years under consideration i.e. 2009 to 2014 applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 282 of the revised tariff guidelines</p>	<p>The technical service agreement is with DPW FZE. DPW FZE has expertise in developing, operating, marketing and administering container facilities in the training of the necessary work force in the recruitment of qualified personnel and in the provision of management services. DPW FZE has entered into an agreement with NSICT for rendering technical, management, financial and other services for efficient management and operation of port. The current efficiency of NSICT as compared to the Public sector ports is resultant of the guidance given by DPW FZE</p> <p>The Income tax authorities had taken a view of allocating equal percentage of fees for each service indicated in the management fees agreement in a particular year, where for some of the areas where services were not rendered /</p>

		<p>proof of services rendered could not be furnished, the department proceeded with disallowance of those percentage of services. This basis of disallowance is not rational-in case of agreement wherein a bouquet of services needs to be provided on need based requirement. The fees cannot be allocated equally to each element of services listed in the management fee agreement. Hence we believe the entire fee payment should qualify as allowable expense for the purpose of computing the tariff.</p> <p>While the Income tax authorities have disallowed part of the fees paid, NSICT has not disputed the same as it has been covered under the sec 80IA-provisions of the Income Tax Act which gives a tax holiday for 10 years and hence there was no resultant benefit by litigating the same. However NSICT has filed letters with the Income Tax dept to convey its protest against such disallowance and has reserved its right to challenge similar disallowance in past/future years.</p>													
	(b) Document establishing the remittance of TSF for the year 2009, 2010 and 2011 to be furnished	Documents for the remittance of TSF have been furnished													
(x)	<p>(a) The NSICTPL to list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads and furnish detailed workings for the expenditure under this head for all the years under consideration</p> <p><u>Overheads</u></p>	<p>The management and administration overheads represent the costs towards the salary and other benefits to General Management staff. The details of expenditure considered under this head is listed below</p> <table border="1"> <tr><td>Basic Salary</td></tr> <tr><td>Variable Allowance</td></tr> <tr><td>Statutory Bonus</td></tr> <tr><td>Performance Bonus</td></tr> <tr><td>Mediclaim Premium</td></tr> <tr><td>Provident Fund</td></tr> <tr><td>Provident Fund & Administrative charges</td></tr> <tr><td>Leave Encashment</td></tr> <tr><td>Trainee Salary</td></tr> <tr><td>Superannuation</td></tr> <tr><td>Gratuity</td></tr> <tr><td>Worksmen compensation claim</td></tr> <tr><td>Reimbursement of Conveyance plan</td></tr> </table>	Basic Salary	Variable Allowance	Statutory Bonus	Performance Bonus	Mediclaim Premium	Provident Fund	Provident Fund & Administrative charges	Leave Encashment	Trainee Salary	Superannuation	Gratuity	Worksmen compensation claim	Reimbursement of Conveyance plan
Basic Salary															
Variable Allowance															
Statutory Bonus															
Performance Bonus															
Mediclaim Premium															
Provident Fund															
Provident Fund & Administrative charges															
Leave Encashment															
Trainee Salary															
Superannuation															
Gratuity															
Worksmen compensation claim															
Reimbursement of Conveyance plan															
	(b) The estimated management and administration overheads for the years 2012 to 2014 is around 12% more than the estimates for respective previous year. The NSICTPL to justify the estimates, with reference to the actuals during the years 2009 to 2011	The average salary increase given to management staff is approx 12 to 13% over the previous year. Besides estimate for 2012 to 2014 considers the full cost of the positions which have remained vacant in the previous year.													

	<p>(c) The items considered under 'General Overheads' to be listed out and detailed workings under this head for all the years under consideration may also be furnished the estimates to be justified with reference to the actuals during the years 2009 to 2011</p>	<p>The list of items considered under General Overheads is given below</p> <table border="1"> <tr><td>Printing</td></tr> <tr><td>Stationery</td></tr> <tr><td>Communication - Telephone</td></tr> <tr><td>Communications - Lease Line</td></tr> <tr><td>Communication - Mobiles</td></tr> <tr><td>Bank Charges</td></tr> <tr><td>Office General Expense</td></tr> <tr><td>Dues and Subscriptions</td></tr> <tr><td>Courier and Postage</td></tr> </table> <p>Existing contracts have been used to estimate some cost heads the overall Cost escalation is at the average 6% over previous year</p>	Printing	Stationery	Communication - Telephone	Communications - Lease Line	Communication - Mobiles	Bank Charges	Office General Expense	Dues and Subscriptions	Courier and Postage															
Printing																										
Stationery																										
Communication - Telephone																										
Communications - Lease Line																										
Communication - Mobiles																										
Bank Charges																										
Office General Expense																										
Dues and Subscriptions																										
Courier and Postage																										
(xi)	<p>Depreciation</p> <p>NSICTPL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 271 of the revised tariff guidelines The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement, as the case may be</p>	<p>Please refer to form 4 A indicating depreciation amount charges for each head of assets The depreciation rates used are summarized as under</p> <p>Depreciation is provided using the Straight Line Method ('SLM') as per the useful lives of the assets estimated by the management or at the rates prescribed under schedule XIV of the Companies Act, 1956 whichever is higher Depreciation on additions/deletions of fixed assets made during the year is provided on pro-rata basis from/to the date of such additions/deletions</p> <p>The key assets and related depreciation rates are</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Asset Leasehold improvements</th> <th>Rate Amortized over the lease period</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Buildings (Refer note (a) below)</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Plant and machinery</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Tractors and trailers</td> <td>11.31%</td> </tr> <tr> <td>Boats and mobile fuel tanker</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Reach stackers and Empty handlers</td> <td>10.34%</td> </tr> <tr> <td>Simulator</td> <td>33.33%</td> </tr> <tr> <td>Quay cranes rubber tyre gantries</td> <td>10.34%</td> </tr> <tr> <td>rail mounted gantries</td> <td></td> </tr> <tr> <td>- Other</td> <td>5.28%</td> </tr> <tr> <td>Motor vehicles and furniture and fixtures</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>Computers</td> <td>33.33%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(a) Set up cost is capitalized as buildings and is amortized over a period of 25 years</p>	Asset Leasehold improvements	Rate Amortized over the lease period	Buildings (Refer note (a) below)	4%	Plant and machinery		- Tractors and trailers	11.31%	Boats and mobile fuel tanker	20%	Reach stackers and Empty handlers	10.34%	Simulator	33.33%	Quay cranes rubber tyre gantries	10.34%	rail mounted gantries		- Other	5.28%	Motor vehicles and furniture and fixtures	20%	Computers	33.33%
Asset Leasehold improvements	Rate Amortized over the lease period																									
Buildings (Refer note (a) below)	4%																									
Plant and machinery																										
- Tractors and trailers	11.31%																									
Boats and mobile fuel tanker	20%																									
Reach stackers and Empty handlers	10.34%																									
Simulator	33.33%																									
Quay cranes rubber tyre gantries	10.34%																									
rail mounted gantries																										
- Other	5.28%																									
Motor vehicles and furniture and fixtures	20%																									
Computers	33.33%																									
5.	<p>Capital employed</p> <p>Fixed Assets</p>																									
	<p>(a) The Form - 4A furnished by NSICTPL is incomplete The NSICTPL to furnish a complete and updated Form - 4A incorporating details for the years 2009 to 2014</p>	<p>The NSICTPL has furnished the details of actual fixed assets for the period 2009 to 2011</p> <p>Since the order for 2008 and 2009 passed</p>																								

		<p>by the Authority considered the gross value of normative fixed assets as at 1st January 2009 and stated that -</p> <p>It may be relevant here to point out that the gross value of assets considered now will be followed unchanged in the subsequent tariff determination of NSICT. Even if NSICT puts in more investment it will be taken for the purpose of improving efficiency or handling volumes over and above the standard capacity and therefore the cost of such investment should be met by the operator out of the revenue from the additional volumes (Order 2008 Para 13 (IV) (a))</p> <p>Based on the above the particulars for 2012 to 2014 are not required for the tariff assessment</p>
	(b) The NSICTPL to furnish details regarding the actual number of handling equipment, gross value of each of the equipment and the date of their commissioning at the NSICTPL	The NSICTPL has furnished the requisite details.
	(c) The NSICTPL to furnish Form – 4B giving full details with regard to the additions to the gross block for the years 2012 to 2014, if any	<p>As per concession agreement the equipment specified needs replacement during 2017 – 2021. These replacement dates were based on the assumption that the terminal will deliver volume of 600,000 TEUs. As the Authority is aware that the volumes actually handled are significantly higher and the associated wear and tear to these equipment may require replacement of key equipments prior to 2017.</p> <p>However the proposal has been prepared based Capital employed taken as the gross value of the normative gross fixed assets as at 1 Jan 2009 as per 2008 order para 13 (iv) which states that this capital employed would be considered for all subsequent tariff revision. Even if NSICT puts in more investment, it will be taken for the purpose of improving efficiency or handling volumes over and above the standard capacity and therefore the cost of such investment should be met by the operator out of the revenue from the additional volumes.</p> <p>Based on that in spite of need to replace the equipment, additions to key Fixed assets for years 2012 to 2014 are not considered.</p>
	(d) The additions to the gross block if any, during the years 2012 to 2014 to be supported with documentary proof and the present status of these proposed investments also to be furnished	Not applicable as explained in (c) above

	(e) It is to be noted that completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard to be furnished	We confirm that only completed and commissioned assets have been included in the normative gross fixed assets
6	Working Capital	
(i)	The NSICTPL does not appear to have considered Working Capital as part of Capital employed for the years 2011 to 2014. The NSICTPL to compute working capital keeping in mind the stipulation contained at Clause 299 of the tariff guidelines of March 2005	The Capital employed has been taken as the Gross Value of Normative Fixed Assets as 1st January 2009 as the 2008 Order Para 13(iv)(a) states that this capital employed would be considered for all subsequent tariff revisions The details required for working capital estimate are therefore not relevant
(ii)	As stated earlier, while furnishing the complete and updated Form – 4A for the years 2012 to 2014, the working capital components also to be furnished	Please refer to response under (i) above
D.	Scale of Rates	
(i)	The NSICTPL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 37.50% over the tariff prevailing at NSICTPL during the year 2011. The benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out	The Benchmark level of productivity considered by NSICTPL for the proposed scale of rates is 20 moves per hour which is committed as per the concession agreement. The proposed increase in tariff is to compensate for the increase in various costs
(ii)	The NSICTPL to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, ICD containers, Transhipment containers, hazardous and Over Dimensional Containers.	NSICTPL does not maintain activity based books of accounts hence there are no records for the costs for individual activity as required. However the tariff increase percentage proposed is common for all tariff items in line with the general increase/decrease in stevedoring rates approved by the authority from inception of NSICTPL tariff
(iii)	Similar working with cost elements considered to be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and other services	NSICT does not maintain activity based books of accounts, hence there are no records for the costs for individual activity as required. However the tariff increase percentage proposed is common for all tariff items in line with the general increase/decrease in stevedoring rates approved by the authority from inception of NSICT tariff Should you require any further clarification/details we would be glad to provide the same

7. The JNPT was also requested vide our letter dated 28 November 2011 to furnish the information / clarifications. After reminders, the JNPT under cover of its letter dated 2 February 2012 has responded

Sl. No.	Queries raised by us	Response received from JNPT	
		Year	Traffic (in TEUs)
(i)	Actual traffic of NSICTPL during the calendar years 2009 and 2010. The actual traffic of NSICTPL from January 2011 to October 2011 may also be furnished	2009	1486381
		2010	1572366
		2011	1449653
		The traffic forecast of NSICTPL for the XII th	
(ii)	JNPT to furnish the traffic forecast of		

	NSICTPL terminal for the years 2011 to 2014 as per the port's business plan / annual plan / five year plan	Five Year Plan projected by JNPT is as under														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Traffic (in million TEUs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012-13</td><td>1 52</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>1 55</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>1 57</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1 60</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>1 62</td></tr> </tbody> </table>	Year	Traffic (in million TEUs)	2012-13	1 52	2013-14	1 55	2014-15	1 57	2015-16	1 60	2016-17	1 62		
Year	Traffic (in million TEUs)															
2012-13	1 52															
2013-14	1 55															
2014-15	1 57															
2015-16	1 60															
2016-17	1 62															
(iii)	The actual Royalty/ Revenue share paid by NSICTPL to be furnished for the calendar years 2009 to 2011	The actual Royalty/ Revenue share paid by NSICTPL for the calendar years 2009 to 2011 is as follows														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Royalty (₹ In Crores)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>260 29</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>317 75</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>311 82</td></tr> </tbody> </table>	Year	Royalty (₹ In Crores)	2009	260 29	2010	317 75	2011	311 82						
Year	Royalty (₹ In Crores)															
2009	260 29															
2010	317 75															
2011	311 82															
(iv)	JNPT to confirm that the per TEU royalty rate furnished in Form – 3B of the proposal of NSCTPL is in line with the provisions of the Licence Agreement	The per TEU royalty rate as per provisions of the Licence Agreement is as follows														
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Period (3rd July to 2nd July)</th><th>Rate per TEU</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td><td>1194</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1542</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>1960</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>2086</td></tr> <tr> <td>2012-13</td><td>2218</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>2361</td></tr> </tbody> </table>	Period (3 rd July to 2 nd July)	Rate per TEU	2008-09	1194	2009-10	1542	2010-11	1960	2011-12	2086	2012-13	2218	2013-14	2361
Period (3 rd July to 2 nd July)	Rate per TEU															
2008-09	1194															
2009-10	1542															
2010-11	1960															
2011-12	2086															
2012-13	2218															
2013-14	2361															
(v)	With reference to mixed train handling, the JNPT to furnish the following															
	(a) Year-wise payments received by JNPT from NSICTPL from the year 2009 till date (b) Year-wise payments made by JNPT to NSICTPL from the year 2009 till date	With reference to mixed train handling, year-wise payments by NSICTPL to JNPT is as follows <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Amount in ₹</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>74085600</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>73484400</td></tr> <tr> <td>2011</td><td>58109600</td></tr> </tbody> </table> <p>No payment have been made by JNPT to NSICTPL as JNPT are always handling more number of mixed containers on their behalf than by NSICTPL on behalf of JNPT and bills are being raised only for the net TEUs handled</p>	Year	Amount in ₹	2009	74085600	2010	73484400	2011	58109600						
Year	Amount in ₹															
2009	74085600															
2010	73484400															
2011	58109600															

8 1 A joint hearing in this case was held on 19 December 2011 at the Office of the Authority. The NSICTPL made a power point presentation mainly touching upon the main infrastructure available at JNPT impact of royalty and escalation in operating cost. The NSICTPL, JNPT and the users made their submissions

8 2 As decided at the joint hearing, the BCHAA and the IMC vide their letter dated 22 December 2011 and 23 December 2011 respectively have furnished their written comments on the NSICTPL proposal in reference

9 The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10 With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges

- (i) The Scale of Rates of NSICTPL was last revised in December 2008 with a tariff validity period till 27 January 2012. Though the NSICTPL has submitted its proposal for review of its tariff, it has requested to keep on hold its tariff revision till the revised guidelines are issued by the Government. The tariff guidelines announced by the Government in March 2005 as a policy direction under Section 111 of the MPT Act to this Authority is in force now. Tariff review has to be undertaken when due and by following the tariff guidelines that are in force at the material time. It is relevant here to mention that the Indian Private Ports & Terminals Association (IPPTA) requested the Government in August 2011 to advise this Authority to keep on hold the revision of tariff of its members till such time the new tariff guidelines are announced by the Government. We have not received any advice from the Government with regard to the request made by the IPPTA. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request of the NSICTPL to keep on hold its tariff revision till the new tariff guidelines are announced by the Government.
 - (ii) The NSICTPL under cover of its letter dated 27 October 2011 has filed its proposal for review of its existing tariff. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. The cost statement furnished by NSICTPL under cover of its letter dated 27 October 2011 along with subsequent additional information/clarification furnished by NSICTPL has been relied upon in this analysis. Incidentally, though the NSICTPL maintains its books of accounts on Financial Year basis, it has furnished estimates for fixation of tariff following the Calendar Year basis for the years 2012 to 2014.
 - (iii) As mentioned in the earlier part of this Order, the NSICTPL has requested to consider its tariff proposal based on the normative capacity based approach as followed in the tariff Order of December 2008. Accordingly, it has proposed to restrict traffic volumes to the level of normative capacity at 1195740 TEUs as considered in the tariff Order of December 2008 and has furnished the estimates accordingly for the years 2012 to 2014. Based on the cost position calculated for a traffic of 1195740 TEUs for the years 2012 to 2014, the NSICTPL has sought an across the board increase of 37.50% over the level of tariff prevailing in the year 2011.
 - (iv) The NSICTPL has considered its quay capacity at 1195740 TEUs, based on the standard capacity as determined in the tariff Orders of September and December 2008. The NSICTPL has stressed that the standard capacity once fixed cannot change, especially when there is no change in the physical infrastructure. In this regard, it may be recalled that the capacity of 1195740 TEUs as assessed in the tariff Orders of September and December 2008 Orders of NSICTPL was based on the norm of 1 quay crane for every 100 metres of quay length.
- It may also be recollect that in the tariff Order no TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 relating to fixation of upfront tariff for container handling terminal at the JNPT, this Authority has approved the norm of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length for JNPT, based on the analysis furnished by JNPT, which is the licensor port for NSICTPL. The JNPT had also, inter alia, stated that the actual position in this regard prevailing in its other terminals also justified the position of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length. The upfront tariff guidelines of 2008 clearly permit this Authority to adjust the norms indicated therein, based on the justification furnished by the Port Trust and the port specific conditions. Accordingly the updated norm was approved based on the analysis of JNPT which in turn relied upon the position prevailing at the Port. The fact relating to updated norms was within the knowledge of NSICTPL (DP World Nava Sheva), as the relevant upfront tariff passed for JNPT has been forwarded to DP World also, as it was consulted in the relevant proceedings. The updated norm of

1 quay crane per 83.33 meters of quay length was adopted to assess the capacity of Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), another private terminal operator at JNPT, while deciding their tariff case very recently.

Considering the updated norm of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length, the number of quay cranes works out to 8 quay cranes at NSICTPL. Incidentally, the NSICTPL has also deployed 8 number of quay cranes in its terminal. If deployment of 8 number of quay cranes, which is the factual position at NSICTPL, is taken into account, the capacity of the terminal works out to 1594320 TEUs at 70% utilisation, as against the quay capacity considered by NSICTPL at 1195740 TEUs.

- (v) In the tariff Orders of September 2008 and December 2008, a standard capacity based method was adopted to fix tariff for NSICTPL. In the said approach, the traffic projection for the future period was restricted to the level of the standard capacity of the terminal which was determined at 1195740 TEUs following the formula prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. The operating cost and investment were also restricted to the level of standard capacity.

The standard capacity approach adopted in the case of fixation of tariff of NSICTPL in the year 2008, has not been applied for deciding any of the tariff cases decided by this Authority after deciding the case of NSICTPL. Even in the tariff cases recently decided by this Authority relating to the proposals filed by the other container terminals like Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) and Chennai International Terminal Private Limited (CITPL) at the Chennai Port Trust vide tariff Order dated 25 March 2011 and 9 January 2012 and in the case of GTIPL at JNPT vide tariff Order dated 19 January 2012, the standard capacity approach was not applied. The tariff guidelines of 2005 require adoption of actual portwise cost plus approach. Clause 2.4.1 of the said tariff guidelines prescribes continuance of port-wise cost plus return on capital employed approach for fixing tariff. Clause 2.5.1 specifically mentions about consideration of traffic projections and expenditure estimates for the future period while fixing tariff under cost plus method.

Clause 2.9.10 of the tariff guidelines, which governs the manner of allowing the admissible rate of return on the capital employed, links the return to capacity utilisation of 60% and above. It should be noted that the mention made in the said clause 2.9.10 about standardization of the method of determining designed capacity is in the context of allowing maximum return on capital employed.

- (vi) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

The NSICTPL is of the view that since the existing tariff has been determined on standard capacity approach, the past period analysis in its case is not relevant. For the purpose of analysing the performance variation, the estimates relied upon in the immediate preceding tariff Order is to be compared with the actuals of the corresponding period. In the case of NSICTPL, the immediate preceding tariff Orders are the Orders passed in September 2008 and December 2008. Though the standard capacity based approach was adopted in the above said tariff Orders of 2008, the estimated position of NSICTPL for the years 2009 to 2011 based on traffic projections was also considered which eventually decided the quantum of pass through of royalty to be allowed.

Therefore, in order to assess the performance of NSICTPL as stipulated in Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005, the estimates relating to the estimated traffic of 1471313 TEUs considered in the tariff Order of December 2008 for the years

2009 to 2011 and the actuals for the corresponding period is compared for the purpose of this analysis

As stated earlier, though the NSICTPL maintains its books of accounts on Financial Year basis, it has furnished estimates for fixation of tariff following the Calendar Year basis. Hence, the actuals for the period January 2009 to March 2009 (covered by the Annual Accounts for the year 2008-09), 2009-10, 2010-11 are analysed. The estimates for the period from April 2011 to December 2011 are also considered in the past period analysis. In short, the actual physical and financial performance of the operator for the three calendar year period of 2009 to 2011 is analysed.

- (vii) With reference to a specific request to NSICTPL to furnish actuals for the period from January 2011 to October 2011, duly certified by a Chartered Accountant, though the NSICTPL has furnished the actuals, the actuals have not been certified by a Chartered Accountant by NSICTPL on the ground of shortage of time. The NSICTPL, however, agreed to furnish the same if this Authority wishes to have the traffic and financial results certified by a Chartered Accountant, on hearing from us. In this regard, even though the NSICTPL had sufficient time of more than a month, it is not clear as to why the NSICTPL did not furnish the actuals certified by a Chartered Accountant. Exchange of further correspondence in this regard with NSICTPL would have further delayed the processing of the proposal of NSICTPL to have a notified Scale of rates of NSICTPL in place of the existing Scale of Rates, the validity of which has already expired on 27 January 2012. Since the NSICTPL has reported that the financial cost position estimated by it for the period from April 2011 to December 2011 is based on the actuals upto November 2011, we have relied upon this position in the analysis of this case. The estimates for the year 2011 would be replaced with actuals, in the next review of tariff of NSICTPL, so as to determine the actual position of surplus/ deficit for the year 2011.
- (viii) The performance of NSICTPL during the period from January 2009 to December 2011 is analysed below.
 - (a) As brought out earlier, this Authority in its order of December 2008 allowed an across the board increase of 18% in the then existing Scale of Rates of NSICTPL for the year 2009 and a graded increase of 3.27% and 3.86% over the tariff of the respective previous years for the subsequent two years i.e. 2010 and 2011. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the estimated income for the period from January 2009 to December 2011 is updated to reflect the increase granted, so as to enable a correct comparison between the actuals and the estimates.
 - (b) In the tariff Order of December 2008, the traffic was estimated at 1471713 TEUs each for the years 2009 to 2011 respectively. On pro-rata basis, traffic handled for the period from January 2009 to March 2009 is 363,505 TEUs. It has handled 1532075 TEUs and 1537240 TEUs during the years 2009-10 and 2010-11 respectively. For the period of 9 months i.e. from April 2011 to December 2011 during the year 2011-12, the NSICTPL has estimated traffic to the tune of 1078500 TEUs. Subsequently, the JNPT has communicated that NSICTPL has handled 1087358 TEUs during the period of 9 months from April 2011 to December 2011. The actual traffic position reported by JNPT for the period from April to December 2011 is considered in this analysis. To summarise, the following is the actual traffic position:

Year	Traffic (TEUs)
2008-09 (3 months from January to March)	363505
2009-10	1532075
2010-11	1537240
2011-12 (9 months from April to December)	1087358

It is also relevant to mention here that the estimates of operating income equipment running cost, royalty, equipment hire charges and technical service fee furnished by NSICTPL for the period of nine months of April to December 2011 is updated to reflect the increase in the traffic considered by us in the past period analysis.

- (c) Inspite of a request made, the NSICTPL has not furnished workings to arrive at the actual income based on the volume of traffic under each category and the respective rates as prescribed in the SOR of NSICTPL for each of the years. However, with reference to our query, the NSICTPL has stated that it has offered some volume related rebates to customers on case to case basis to the tune of ₹968 lakhs and ₹330 lakhs during the years 2009-10 and 2010-11. Since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion, the amount of rebate furnished by NSICTPL is added back to the income reflected in the Annual Accounts for the years 2009-10 and 2010-11, as has been done in other relevant cases also.
- (d) As seen from the Annual Accounts, the other income stream of NSICTPL includes Rent recovery, Serve from India Scheme entitlement, interest income, profit on sale of investments, dividend from investments, excess provision for earlier years written back, exchange gain, miscellaneous income and profit on sale of fixed assets.

The items of income namely Rent recovery, profit on sale of assets and miscellaneous income appear to be arising out of normal operation of NSICTPL. Therefore, these items of other income are considered in this analysis.

An amount of ₹490 lakhs is shown as Entitlement of Serve from India Scheme (SFIS) Scrip in the Annual Accounts for the year 2010-11. Generally, the value of this scrip is usable in lieu of the duty liabilities on the import of equipment, Spares and Consumables. With reference to the credit for the SFIS Scrip available, the NSICTPL has not explained the proposed utilization of the duty Credit in the years 2012 to 2014. The operator has not proposed any capital expenditure for the current tariff cycle from 2012 to 2014. The NSICTPL is advised to adjust the value SFIS against the capital expenditure and furnish the details of such adjustment in the next review of its tariff. Therefore, the amount of ₹490 lakhs is not treated as Other income in the Cost statement for the year 2010-11 in this review exercise. Incidentally, in the last tariff revision at Chennai Container Terminal Private Limited (CCTPL) also, SFIS credits were not considered as part of income but adjusted/ allowed to be adjusted in future against the duty payable on imported capital equipment.

Interest income is not considered as part of income in fixation of tariff of major port trusts/ private terminals. The exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans are also not treated as part of income as has been done in other relevant cases also.

It appears that the NSICTPL has parked its surplus cash in some investments and earned profit and dividend from such investments. Therefore, these items are not considered in this analysis.

Since provision kept for expenses is not treated as expenditure in the tariff fixation exercise, the provision added back to income is also not considered in this analysis, as has been done in other relevant cases also.

- (e) Similarly, the interest expenditure, provision for doubtful debts, provision for slow moving inventory and the foreign exchange loss are also not treated as an item of cost in the tariff fixation exercise, as has been done in other relevant cases also
- (f) (i) The Annual Accounts for the years 2008-09 to 2010-11 show an amount of ₹20692.51 lakhs, ₹28395.07 lakhs and ₹31543.49 lakhs as Royalty respectively. The JNPT has confirmed the above royalty payments from NSICTPL. The NSICTPL in its proposal has claimed full pass through of royalty by reiterating the submissions made by it during the proceedings relating to the tariff Order of September 2008. The arguments put forth by NSICTPL in support of its claim for allowing full royalty as a pass through has already been elaborately dealt by this Authority in Paragraph no 13(v) of the tariff Order of September 2008. Further, clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 requires royalty to be taken into account for tariff computation in the BOT cases where bidding process was finalized before 29 July 2003, in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty/revenue share not being taken into account subject to a maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. Besides this provision in tariff guidelines, the Government in the year 2006 had explicitly advised this Authority to strictly adhere to the tariff guidelines relating to royalty in the NSICTPL case. There does not appear to be any reason to review the matter again and accede to the request made by NSICTPL now.
- (ii) It may be recalled that in the tariff Order of December 2008, royalty to the tune of 39.98%, 48.77% and 46.21% of the actual royalty has been allowed as a pass through for the years 2009 to 2011 respectively. Hence, for the purpose of review of past period performance, royalty is considered to the tune of 39.98%, 48.77% and 46.21% of the actual royalty reflected in the annual accounts for the respective years.
- (g) Clause 2.8.2 of the tariff guidelines of 2005 stipulates consideration of 'Technical Services Fee' as admissible item of cost for tariff purposes only if its reasonableness is established applying the yardstick of 'arms length relationship' as per the Income Tax Act. While responding to a query to furnish the Income tax Assessment Orders, the NSICTPL has furnished the Income tax Assessment Orders for the financial years 2002-03 to 2007-08. From the copies of the Assessment Orders furnished by NSICTPL, it is seen that every year the Income tax authorities have allowed only 43% of the Technical Service Fee paid by NSICTPL during the respective years on the ground that NSICTPL has not furnished evidences for receipt of some of the services listed in the agreement relating to Technical Services. Though the NSICTPL has stated to not have disputed the disallowance of the amount as it enjoys tax holiday as per the provisions of sec 80IA of the Income Tax Act, it has indicated to have conveyed its protest to the Income Tax department against such disallowance and has reserved its right to challenge similar disallowance in past/future years. The NSICTPL has requested to consider the entire payment as allowable expense for the purpose of computing the tariff.

Irrespective of the request of NSICTPL, since the tariff guidelines relating to admittance of TSF as pass through mandates establishment of reasonableness of the Technical Service Fee as determined by the Income tax authorities and since the Income tax authorities have not allowed the full amount of technical service fee in the past, it is not unreasonable to assume at this juncture that the same trend of partial

admittance by the Income tax authorities would continue in the future also The Technical Service fee based on the proportion of the amount allowed by the Income tax authorities in the past at 43% is considered, in this tariff fixation exercise also

Nevertheless, for the purpose of the past period analysis, the actual technical service fee for the years 2009 to 2011 is considered. This is done since the difference between the actual technical service fee and that allowed as per the Income tax authorities is quantified separately for full adjustment, in line with the decision already taken by this Authority in the past i.e. tariff Order of July 2005 that any benefit allowed under this head would be set off in the future tariff. If actual Technical service fee as per the Assessment Order is considered in the Cost statement for the years 2009 to 2011, it would tantamount to double counting. Consideration of actual Technical service fee for the years 2009 to 2011 in the past analysis should not be construed as recognition of the full amount of technical service fee as admissible expenditure for the said period. The NSICTPL is advised to furnish copies of the Assessment Orders for the financial years 2008-09 to 2010-11 as and when they are obtained from the Income tax authorities. If the actual position that may be reflected in the Assessment Orders for the said years to be furnished by NSICTPL is found to be different from the position relied upon now, the excess or shortfall, if any, will be adjusted fully in the next review of tariff of NSICTPL.

- (h) The write-off of preliminary expenses to the tune of ₹24 lakhs is considered for the years 2009 to 2011, as has been considered in the past
- (i) The Operating expenditure as shown in the audited annual accounts for the years 2009-10 and 2010-11 do not match with the sum total of the adjusted operating expenditure and overheads in the Cost statement (after reconciliation). The expenses in the Cost statement are higher to the tune of ₹7.19 lakhs in the year 2009-10 and lower by ₹10.32 lakhs in the year 2010-11. Suitable adjustments have been made under the head 'Other Overheads' in the cost statement to the said extent, to match with the audited position
- (j) For the purpose of determining the capital employed, the net block of assets as reflected in the annual accounts for the respective years is taken into account

The NSICTPL has not included Working capital for the years 2009 to 2011. The working capital is considered in the following manner

- (i) As per Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005, sundry debtors balances will be two months' Estate income & Railway Terminal charges payable by Indian Railways. Since these items are not relevant in the case of NSICTPL Sundry Debtors is considered as NIL
- (ii) As per the common Order passed by this Authority dated 30 September 2008, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors

As per Article 7.3.5.2 of the License Agreement entered by the NSICTPL with the JNPT, the royalty is payable on 7th day of the subsequent month. That being so, the NSICTPL is not required to make any advance payment of royalty. Hence prepayment of

royalty is not considered as part of current assets for the years 2009 to 2011.

(iii) The tariff guidelines of 2005 prescribe a limit of six months average consumption of stores excluding fuel incase of items of inventory 50% of the actual consumption of stores and spares as reflected in the Annual Accounts each for the years 2008-09 to 2010-11 is considered as inventory forming part of current assets

(iv) As per the tariff guidelines of 2005, cash balance is considered at one month's cash expenses, as stipulated in the guidelines.

(v) The figures of sundry creditors as reflected in the Annual accounts for the respective years is relied upon in the analysis

(k). Subject to the above, the Working Capital works out to be negative Hence, it is considered as NIL in the analysis

As such, Capital Employed comprising of only Net Block of Assets works out to ₹55092.75 lakhs, ₹48088.10 lakhs, ₹41513.80 lakhs and ₹36293.30 lakhs for the years 2008-09 to 2011-12 respectively

(l) In the last tariff Order of December 2008, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2009 to 2011. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years. While doing so, Return is allowed on the capital employed for a period of three months in the year 2008-09 and for a period of nine months in the year 2011-12

(ix). (a). A statement showing the analysis of the performance of NSICTPL for the period from January 2009 to December 2011 is attached as Annex - I. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below.

Particulars	Estimates of December 2008 Order				Actuals				% Variation	(₹ in Lakhs)
	2009	2010	2011	Total	2008-09 (3 months)	2009-10	2010-11	2011-12 (9 months)	Total	
Traffic (in TEUs)	1471313	1471313	1471313	4413939	36505	1532075	1537240	108358	4520178	2.41%
Op. Income	49064.89	50669.31	52625.14	152359.34	11276.40	53758.67	57096.28	41426.17	163557.52	7.35%
Total Exps (incl. Depn)	28017.81	32784.10	33493.41	94295.32	6182.59	31210.12	35224.47	27360.22	99977.40	6.03%

* The operating income estimates are moderated to reflect the across the board increase of 18% for the year 2009 over the then prevailing tariff of NSICTPL and a graded increase of 3.27% and 3.86% over the tariff of the respective previous years for the subsequent two years i.e. 2010 and 2011

The details regarding the Actual Return earned by NSICTPL on the Capital Employed are given in the following table

Particulars	2008-09 (3 months)	2009-10	2010-11	(₹ in Lakhs)	
				2011-12 (9 months)	%
Actual Surplus before Return earned by NSICTPL	5115.99	22647.63	21939.43	14065.95	
Actual Capital Employed	13773.19	48088.10	41513.80	36293.30	
Actual Return earned on capital employed	37.14%	47.10%	52.85%	38.70%	
Return over and above 16%	132.15%	194.35%	230.30%	142.23%	

(b) The additional surplus over and above the admissible cost and permissible return achieved by the NSICTPL during the said three years is found to be in the range of 132.15% to 230.30%, as against 16% return allowed in the last tariff Order. As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20% then 50% of such

accrued benefit / loss has to be adjusted while revising the tariff. Therefore, there is a case to adjust the past surplus in the tariff of NSICTPL.

- (c) Thus, the total past surplus has been assessed at ₹414.22 crores for the period from January 2009 to December 2011. As stipulated in clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005, 50% of the surplus i.e. ₹207.11 crores is to be set off in the future tariff of NSICTPL, in addition to adjustment of additional Technical Service Fee, as discussed in the next paragraph.
- (d) As discussed earlier, the Income-tax authorities have disallowed actual Technical Service Fee to the extent of 57% and allowed only 43% of the actual Technical Service Fee in the past. Thus, the additional 57% of the actual Technical Service fee for the past years is quantified at ₹13.48 crores as shown below:

(₹ in lakhs)

Year	Actual Technical Service Fee	Technical Service Fee allowable as per Income Tax Order	Additional Amount
2000	0.00	0.00	0.00
2001	0.00	0.00	0.00
2002	0.00	0.00	0.00
2003	0.00	0.00	0.00
2004	0.00	0.00	0.00
2005 (9 months)	377.17	162.18	214.99
2006	320.75	137.92	182.83
2007	326.98	140.60	186.38
2008	327.24	140.71	186.53
2009	360.45	154.99	205.46
2010	346.33	148.92	197.41
2011	306.41	131.76	174.65
Total			1348.25

The amount of ₹1348.25 lakhs is to be set off fully in the future tariff in line with the decision already recorded in the Tariff Order of July 2005 that any benefit allowed under this head would be set off in the future tariff.

- (e) Thus, an aggregate amount of ₹220.59 crores (₹207.11 crores on account of past surplus and ₹13.48 crores on account of additional technical service fee) is available for adjustment. As was done in some earlier cases, this amount is adjusted in five equal installments commencing from the year 2012.
- (f) It may be recalled that in the Order of NSICTPL passed in December 2008, it has been mentioned that the balance unadjusted past surplus of ₹173.87 crores pertaining to the past period (April 2005 to September 2008) is to be considered for set off from the tariff cycle commencing from January 2012. In this connection, the NSICTPL has argued that as per the guidelines only 50% of the surplus is to be adjusted. Therefore, the NSICTPL has stated that out of 50% of the surplus for the period January 2005 to September 2008 amounting to ₹108.68 crores, since ₹47.47 crores has already been adjusted in 2009 order, only a balance of ₹61.21 crores is to be adjusted in the forthcoming tariff revision.

In this regard, it is relevant to mention here that the decision to adjust the surplus of ₹217.36 crores pertaining to the period from April 2005 to September 2008 in five annual installments has already been taken in the Tariff Order of December 2008. The tariff increase granted vide the Tariff Order of December 2008 was subject to the condition of adjusting the surplus of ₹217.36 crores. Tariff approved vide December 2008 Order has been implemented without any demur by NSICTPL. Having enjoyed the

beneficial part of the Order, NSICTPL cannot now seek to discard the onerous part of the same Order. Hence, out of the remaining four instalments of surplus pertaining to the period from April 2005 to September 2008, three instalments of past surplus is considered for adjustment during the years 2012 to 2014. The balance one instalment of ₹4346.70 lakhs is to be considered for set off in the year 2015, during the next review of its tariff.

- (g) As stated earlier, surplus for the period from January 2009 to December 2011 has been assessed taking into account the estimates for the period from April 2011 to December 2011. The estimates for the period from April 2011 to December 2011 would, therefore, be replaced with actuals, in the next review of tariff of NSICTPL, so as to determine the actual quantum of past surplus for the corresponding period. If any difference in the surplus relied upon in this analysis is noted, such difference will be fully adjusted in the tariff to be set for the next cycle.
- (x) Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires the traffic projections to be in line with the projections in the five year/ annual plan and the current/ expected growth. Inspite of a specific request to furnish an alternate set of cost statements for the years 2012 to 2014, in the light of the actual/ estimated traffic and financial/ cost details for the year 2011 keeping in view the stipulations made in Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005, the NSICTPL has not furnished the requisite cost statement. In the absence of the requisite details, the cost statement of NSICTPL for the years 2012 to 2014 have been constructed based on the revised estimates of traffic, income, expenditure and capital employed, taking the year 2011 as base.
- (xi) As stated earlier, NSICTPL has considered traffic of 1195740 TEUs each for the years 2012 to 2014 based on the normative capacity adopted by it. For the reasons stated earlier, the question of restricting the traffic for the years 2012 to 2014 based on the capacity of the terminal at 1195740 TEUs does not arise. Taking into account the position that the operating cost and capital cost of all the 8 cranes are accommodated in the cost statement, capacity of the terminal with 8 quay cranes works out to 1594320 TEUs at 70% utilisation.

Future traffic projections are made based on the actuals of 2011 which is the base year for the tariff cycle 2012-14. It may be recollect that in the Order disposing of the proposal received from Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL), which is also a terminal operating at JNPT, a traffic growth of 3% year on year over the traffic for the year 2011 has been considered to estimate the traffic for the years 2012 to 2014. Both the terminals operate adjacent to each other in the same area. Thus, considering a traffic growth of 3% year on year, the traffic estimates for the years 2012 to 2014 work out to 1493305 TEUs, 1538104 TEUs and 1584247 TEUs respectively.

Clause 2.5.1 requires to consider traffic estimates in line with Five Year Plan / Annual Plan. It is noteworthy that the traffic forecast of NSICTPL as projected by JNPT for the XIIth Five Year Plan is 1.52 million TEUs, 1.55 million TEUs and 1.57 million TEUs for the financial years 2012-13 to 2014-15 respectively. If considered on a proportionate basis for the calendar years 2012 to 2014, the traffic estimates so adjusted works out to 1502453 TEUs, 1542500 TEUs and 1565000 TEUs for the years 2012 to 2014 respectively, which is very close to the traffic projections made by us considering the 3% year on year growth. That being so, it is found reasonable to consider same traffic growth of 3% incase of NSICTPL also. Accordingly, the traffic estimates is considered at 1493305 TEUs, 1538104 TEUs and 1584247 TEUs for the years 2012 to 2014 respectively.

While updating the traffic estimates for the years 2012 to 2014, the container mix of the various types of containers as projected by NSICTPL for its traffic estimate of 1195740 TEUs is maintained.

If at all, there is a significant reduction in the actual traffic handled by NSICTPL as compared to the traffic estimates relied upon now, it is open for the NSICTPL to seek an ahead of schedule review of its tariff in terms of clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005.

- (xii) The operating income estimated by NSICTPL in the cost statement for the years 2012 to 2014 is for a traffic of 1195740 TEUs. Inspite of a specific query, the NSICTPL has not furnished workings to arrive at the income estimates for the years 2012 to 2014. In view of the above, the estimated container handling income is calculated for the revised traffic estimates of 1493305 TEUs, 1538104 TEUs and 1584247 TEUs respectively at the level of tariff prevailing in the year 2011. As stated earlier, the container mix of the various types of containers as projected by NSICTPL for its traffic estimate of 1195740 TEUs is maintained.

The NSICTPL has stated to have applied an exchange rate of ₹45 per US\$ to estimate the income from the dollar denominated tariff items. Normally, the dollar exchange rate prevailing at the time of finalization of the case in reference is considered as base to determine the income from the dollar denominated tariff items for the future period. However, given the sudden volatility leading to sharp weakening of the Rupee vis-à-vis the US dollar, it may not be possible to say for certain that this position will continue for next three years. The average exchange rate for the last year was ₹46.96 per US\$, which is considered in the analysis for estimating of income from dollar denominated tariff items for the years 2012 to 2014, as has been followed in other relevant cases like GTIPL, Chennai International Container Terminal Private Limited (CITPL) and New Mangalore Port Trust (NMPT) in the recent past. In any case, exchange rate fluctuation may not be a significant issue in income estimation in this case since only limited tariff items are denominated in US\$ terms in the Scale of Rates of NSICTPL.

In the absence of workings, the income estimated by NSICTPL from the dollar denominated tariff items like demurrage and Reefer connections have been updated in proportion to the increase in the estimates of traffic and to give effect to the exchange rate of ₹46.96 per US\$.

The income estimated by NSICTPL from Miscellaneous Services and Other services is not assumed to move in tandem with the traffic and hence is retained at the level estimated by NSICTPL.

Further, it is understood that 15% of the total traffic being the ICD containers would attract the levy of ₹400/- per TEU towards Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO). Relying upon the percentage of ICD containers as furnished by NSICTPL the ITRHO income is calculated on the revised traffic estimates of NSICTPL for the years 2012 to 2014. The estimated ITRHO income works out to ₹900.07 lakhs, ₹914.55 lakhs and ₹941.99 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.

No traffic of coastal containers for the years 2009 to 2014 is reported by NSICTPL.

By considering the revised estimated traffic for the years 2012 to 2014 as explained earlier and by considering the Exchange rate of ₹46.96 per US\$, the revised estimated income works out to ₹55034.33 lakhs, ₹56671.61 lakhs and ₹58052.18 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively at the existing level of tariff.

(xiii) Clause 251 of the tariff guidelines of 2005 also requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, this Authority has decided to consider an escalation factor of 6% for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2011-12, as communicated to all the major port trusts and private terminal operators including NSICTPL vide letter no. TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011.

(xiv) It is relevant here to mention that the NSICTPL has generally considered the estimates relating to the period of 9 months of the year 2011 (i.e. April to December 2011) as the base to calculate the expenses relating to the years 2012 to 2014. In this regard, it is stated that generally the expenses relating to the entire previous year is considered as the base to arrive at the estimates of expenditure for the future period. In the case of NSICTPL, since the first three months of the year 2011 forms part of the financial year 2010-11, the NSICTPL is appeared to have considered the estimates relating to the remaining 9 months of the year 2011 as the base. In our analysis, however the position for the entire year of 2011 (3 months of 2010-11 and 9 months of the year 2011-12) is considered as base to arrive at the estimates of expenditure for the future period.

(xv) The number of operating and direct labourers at 445 during the year 2011 has been estimated to continue for the years 2012 to 2014 by NSICTPL, which is relied upon in the analysis.

As against the average cost per operating and direct labour at ₹3.71 lakhs per annum during the year 2011, the NSICTPL has estimated an increase of around 17% in the average cost in the year 2012 and a further escalation of around 7.5% each during the years 2013 and 2014 as compared to the respective previous years. No documentary evidence to justify the exceptional escalation is furnished. The estimates for the years 2012 to 2014 are moderated by applying an escalation factor of 6% over the average cost per labour for the year 2011.

(xvi) The average number of maintenance labourers at 106 during the year 2011 has been estimated to increase to 118 employees during the years 2012 to 2014. The increase in the number of maintenance labour estimated for the years 2012 to 2014 is relied upon.

As against the average cost per maintenance labour at ₹5.35 lakhs per annum during the year 2011, the NSICTPL has estimated an increase of around 6% in the average cost in the year 2012 and a further escalation of around 10% each during the years 2013 and 2014 as compared to the respective previous years. The estimates for the years 2012 to 2014 is moderated by applying an escalation factor of 6% over the average cost per labour for the year 2011.

(xvii) The estimated Equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each item of estimate is discussed in the following paragraphs.

(a) The NSICTPL has estimated electricity consumption of 15.30 units per TEU for the years 2012 to 2014 as against the actual power consumption of 11.87 units per TEU and 13.84 units per TEU during the years 2009-10 and 2010-11. The NSICTPL has attributed the year on year increase in the power consumption per TEU due to increase in the traffic of Reefer containers.

Looking into the container mix furnished by NSICTPL for the past years for the traffic of 1195740 TEUs, it is seen that out of the total traffic, the Reefer containers constitute around 3% of the total traffic for each of the year. Even from the container mix furnished by NSICTPL for the years

2012, to 2014, it is seen that the Reefer containers would constitute around 3% of the total traffic only. That being so, the argument put forth by NSICTPL for estimating an increase in the power consumption for the years 2012 to 2014 does not merit consideration. As such, the actual power consumption of 13984 units per TEU during the year 2010-11 is taken as base and maintained for the years 2011 to 2014.

From the copies of the electricity bills furnished by NSICTPL for the months of August to October 2011, the average cost per unit of electricity works out to around ₹13 per unit. Incidentally, it may be recollect that in the Order disposing of the proposal received from GTIPL, which is also a terminal operating at UNTPL, the unit rate of electricity applicable for the year 2012 has been considered at ₹13.10 per unit. The rate of ₹13.10 per unit is considered for the year 2012 and escalated by 6% per annum for the years 2013 and 2014, taking the estimates for the respective previous years as base.

Based on the average of the fixed power costs as reflected in the electricity bills of August to October 2011, the annual fixed cost is arrived for the year 2011 and escalated by 6% per annum for the years 2012 to 2014, taking the estimates for the respective previous years as base.

(b) The NSICTPL has estimated fuel consumption of 2.14 litres per TEU for the years 2012 to 2014 as against the actual fuel consumption of 2.05 litres per TEU and 2.02 litres per TEU during the years 2009-10 and 2010-11. The NSICTPL has estimated the fuel consumption at 2.01 litres per TEU during the nine months of the year 2011. The NSICTPL has not explained the reason for the increase in the per TEU fuel consumption. As such, the average fuel consumption of 2.01 litres during the year 2011 is taken as base and maintained for the years 2012 to 2014.

The unit cost of fuel considered by NSICTPL at ₹41.60 per litre for the year 2011 is updated to the prevailing rate of ₹45.28 per litre, which was considered in the case of GTIPL also. The unit cost of fuel for the year 2011 is escalated by 6% per annum for estimating the expenditure for the years 2012 to 2014.

(c) From the workings furnished by NSICTPL, it is seen that the NSICTPL has linked the repairs and maintenance to its estimated traffic of 1195740 TEUs and thus calculated the repairs and maintenance cost for the years 2012 to 2014. Since the Repairs and maintenance does not move in line with the traffic, the average estimated repair and maintenance cost for the year 2011 is taken as base and escalated by 6% per annum for the years 2012 to 2014, by considering the estimates for the respective previous year as base. It is relevant here to note that no addition/deletion of assets are proposed during the years 2012 to 2014.

(xviii) As stated earlier, NSICTPL has sought full pass through of Royalty for the years 2012 to 2014. Clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 requires Royalty to be taken into account for tariff computation in the BOT cases where bidding process was finalized before 29 July 2003, in such a manner so as to avoid likely loss to the operator on account of royalty/revenue share not being taken into account subject to a maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.

Besides the provision in the tariff guidelines of 2005, the Government in the year 2006 had explicitly advised this Authority to strictly adhere to the tariff guidelines relating to royalty in the NSICTPL case. Accordingly, based on the advice of the Government this Authority *suo motu* passed an Order no TAMP/15/2005-NSICT dated 7 March 2006 by allowing pass through of Royalty to the extent of second highest bidder in the case of NSICTPL. When the NSICTP challenged before the

Hon'ble High Court of Bombay in the Writ Petition no 3434 of 2006, the Hon'ble High Court of Bombay vide its Order dated 17 May 2006 refused to grant interim stay of the operation of Order dated 7 March 2006

Since the NPV of the revenue stream quoted by the second highest bidder was found to be 69.50% of the NPV of the bid of NSICTPL, a maximum 69.50% of the royalty quoted by NSICTPL can be admitted for tariff computation purpose as per the tariff guidelines of 2005. Based on the above position, 69.50% of the Royalty amount payable by NSICTPL for the years 2012 to 2014 is considered as a pass through in this analysis.

The approach of considering Royalty upto the second highest bid as a pass through in the tariff computation is uniformly followed in all cases wherever Royalty/ Revenue share is admissible as an item of cost and adjustment of past surplus is made separately.

- (xix) The Equipment hire charges estimated by the NSICTPL for the years 2012 to 2014 is towards hire of trailers for movement of containers from wharf to yard, wharf to ICD yard, hire of reach stackers and hire of utility vehicles. The NSICTPL has furnished contract copies in respect of hire of the trailers alone, which have a validity period till 31 January 2013.

In respect of the hire of trailers for movement from wharf to yard, the NSICTPL has considered a rate of ₹100/- per TEU, ₹109/- per TEU, ₹119/- per TEU and ₹131/- per TEU to estimate the equipment hire charges for the years 2011 to 2014. The hire charge of ₹100/- per TEU considered by NSICTPL is seen to be the highest rate in the slab wise structure rates prescribed in the contract furnished by NSICTPL. The NSICTPL has not furnished reasons for considering the highest rate per TEU to estimate the hire charges. We are also not in a position to verify this rate because the rates for the trailers mentioned in the contract copy are different and depend on the quantum of TEUs handled with trailers. Therefore, the rate of ₹100/- per TEU considered by NSICTPL for the year 2011 is relied upon in the analysis, subject to verification of actuals in this regard in the next review of tariff of NSICTPL. However, an escalation factor of 6% per annum is considered to arrive at the hire charge per TEU for the years 2012 to 2014, instead of the 9% escalation considered by NSICTPL.

In respect of the hire of trailers for movement from wharf to ICD yard, the NSICTPL has considered a rate of ₹190/- per TEU, ₹234/- per TEU and ₹256/- per TEU to estimate the equipment hire charges for the years 2011 to 2014, as against the rate of ₹110/- per TEU prescribed in the contract for the said movement. In the absence of any justification for considering higher rates, the rate of ₹110/- per TEU prescribed in the contract is taken as base and escalated by 6% per annum.

As stated earlier, as per the container mix furnished by NSICTPL, it is seen that ICD containers constitute 15% of the total traffic. For estimating the hire charge expenditure for movement from wharf to ICD yard, the NSICTPL has considered 22% of the total traffic as ICD containers. The reason for considering higher volume of containers for estimation of hire charge relating to ICD containers remains unexplained. In our analysis, the hire charge expenditure for movement from wharf to ICD yard is considered for 15% of the total traffic estimates.

With regard to hire of reach stackers, the NSICTPL has not furnished any documentary evidence. The hire charge of ₹70000/- per annum for the years 2012 to 2014 is considered, subject to verification of actuals in this regard in the next review of tariff of NSICTPL.

With regard to hire of utility vehicles also, the NSICTPL has not furnished any documentary evidence in support of the estimates. Since the utility vehicles are

normally put into use by the port operator, the estimates of NSICTPL at ₹57.24 lakhs, ₹60.10 lakhs and ₹63.11 lakhs for the years 2012 to 2014 is relied upon in this analysis, subject to verification of actuals in this regard in the next review of tariff of NSICTPL

- (xx) The NSICTPL has not furnished workings to arrive at the estimated Insurance cost. The NSICTPL has furnished copies of the Insurance policy documents. As seen from the documents, the insurance cost relates to the assets and employee welfare. However, the estimates of Insurance cost furnished by NSICTPL could not be linked to the policy document furnished by NSICTPL. The NSICTPL has stated that for estimating the insurance cost for the years 2012 to 2014, it has considered an escalation factor of 6% for the year 2012 and 9.5% each for the subsequent two years. The estimates of average Insurance cost for the year 2011 is maintained for the years 2012 to 2014, in the absence of workings not being furnished by the NSICTPL, as done in the case of GTIPL also.
- (xxi) As reported by NSICTPL, the Other Expenses comprise of Cost towards contract/casual labour for operations, staff welfare, general operations and security charges including CISF charges. The NSICTPL has not linked this expenditure to the projected traffic. The average cost towards contract/casual labour for operations, staff welfare and general operations (excluding security cost) for the year 2011 is taken as base and escalated by 6% per annum, taking the estimates of the respective previous year as base.

With regard to CISF Security charges, as seen from the claim of JNPT in a communication to NSICTPL, the expenses are incurred by the JNPT and later recovered by it from the terminal operators. The NSICTPL has stated that they have not been billed by JNPT since 2004 and that the JNPT has raised a bill in 2011 intimating the likely charges to be recovered from NSICTPL in this regard. The NSICTPL has also furnished a copy of the letter from JNPT confirming this position. Incidentally, the expenses in this regard for the year 2011 include the arrears claimed by JNPT for the past period. Therefore, the estimates for the year 2011 cannot be taken as base. The amount of ₹453.74 lakhs estimated in this regard by NSICTPL for the year 2012 is found comparable to the amount claimed by JNPT for the year 2010-11 including service tax. This position is relied upon in the analysis. For the subsequent years, an escalation factor of 6% is considered.

- (xxii) The NSICTPL has not furnished workings for the calculation of Technical service Fee (TSF). From the contract copy furnished by NSICTPL during the earlier review of its tariff, it is seen that there is a fixed as well as a variable component in the amount of TSF. The fixed component is 400000 US\$ per annum and the variable component is 1.2% of the Profit before Interest, Tax, Depreciation and amortization expenses. Based on the above position and by considering an exchange rate of ₹46.96 per US\$, the estimated TSF is worked out at ₹407.67 lakhs, ₹388.63 lakhs and ₹363.07 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively at the existing level of tariff.

With reference to payment of TSF, as stated earlier the Income tax authorities have allowed this expenditure only to the tune of 43% in the assessment Orders relating to the past. Hence it is reasonable to presume that such payment will be similarly treated for the years 2012 to 2014 also, by the Income tax department. Accordingly, 43% of the assessed amount of TSF is allowed as a pass through for the years 2012 to 2014. The NSICTPL is advised to furnish copies of the Assessment Orders for the years 2012 to 2014 as and when they are obtained from the Income tax authorities. If the actual position that may be reflected in the Assessment Orders for the said years to be furnished by NSICTPL is found to be different from the position relied upon now, the excess or shortfall, if any, will be adjusted fully in the next review of tariff of NSICTPL.

- (xxiii) The NSICTPL has not separately claimed any allowance for efficiency gain, as it has maintained a standard of determining tariff with reference to the standard capacity of 1195740 TEUs; with perhaps an assumption that the revenue contribution from the actual volumes handled above the standard capacity so determined by it, would be the reward for efficiency. The users have urged for ensuring recognition of efficiency of the terminal by way of rewarding the terminal. Efficiency gain is to be assessed and factored in future estimates in terms of Clause 241 of the tariff guidelines of 2005.

Clause 241 of the guideline states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle. For this purpose a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.

It is necessary to make a comparison of the relevant items of cost incurred during the years 2009-2010 and 2011 (covered by the tariff Order of December 2008) with the corresponding relevant items of actual cost incurred during the years 2005-06 to 2007-08 (covered by the tariff Order of July 2005). The computation of efficiency gain with respect to the cost items which are variable with traffic is explained hereinunder.

(a) Power cost

The actual average power consumption for the years 2005-06 to 2007-08 as furnished by NSICTPL during the review of its tariff in December 2008 is 12.65 units per TEU. The actual power consumption reported by NSICTPL for the years 2009 to 2011 is 12.98 units per TEU. Thus, there is no reduction in the power consumption per TEU, to be factored as Efficiency gain on the part of the operator.

(b) Fuel cost

The actual average fuel consumption for the years 2005-06 to 2007-08 as furnished by NSICTPL during the review of its tariff in December 2008 is 2.42 litres per TEU. The actual average fuel consumption reported by NSICTPL for the years 2009 to 2011 is 2.04 litres per TEU. Accordingly, there is a reduction in the fuel consumption per TEU by 0.38 litres. 50% of the Efficiency gain at 0.19 litres per TEU at the escalated unit rate of fuel on the revised estimated traffic is allowed for each of the years 2012 to 2014. It is to be noted that the estimates of fuel cost for the years 2012 to 2014 rely upon the fuel consumption of 2.01 litres per TEU.

(c) Equipment hire charges

The actual average equipment hire charge for the years 2005-06 to 2007-08 as considered in December 2008 Order is ₹207.42 per TEU. The actual average hire charge per TEU reported by NSICTPL for the years 2009 to 2011 is ₹204.62 per TEU. Accordingly, there is a reduction in the hire charge per TEU by ₹2.80. 50% of the Efficiency gain at ₹1.40 per TEU at the estimated traffic is allowed for each of the years 2012 to 2014. It is to be noted that the estimates of equipment hire charge for the years 2012 to 2014 rely upon the per TEU rate of ₹127.45, ₹134.69 and ₹142.60 respectively.

Thus the amount to be allowed on account of the Efficiency Gain in fuel and equipment hire charges together works out to ₹156.98 lakhs, ₹170.10 lakhs and ₹184.39 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively aggregating to ₹511.47 lakhs.

- (xxiv) The Management and Administration Overheads mainly represents the costs towards salary and other benefits to the general management staff, as reported by NSICTPL. The estimated management and administration overheads for the years 2012 to 2014 is around 12% more than the estimates for the respective previous year. The reasoning given by NSICTPL is that an average increase of 12% to 13% in salary is given and that it has considered the cost of all the positions which have remained vacant. The NSICTPL has not furnished any documentary evidence in support of its claim. The average for the year 2011 is taken as base and escalated by 6% per annum over the figures of the respective previous years.
- (xxv) As seen from the details furnished by NSICTPL, it is seen that the General Overheads comprise of official and administrative expenses. For the purpose of estimation of expenses for the years 2012 to 2014, the estimates for the year 2011 is taken as base and escalated by 6% per annum over the estimates of the respective previous years.
- (xxvi) Preliminary expenses written off to the tune of ₹24 lakhs per annum for the years 2012 to 2014 is in line with the approach adopted in the earlier tariff Orders NSICTPL and relied upon in the analysis.
- (xxvii) For the purpose of estimation of Other overheads for the years 2012 to 2014, the estimates for the year 2011 is taken as base and escalated by 6% per annum over the estimates of the respective previous years.
- (xxviii) The NSICTPL has not estimated any Finance and Miscellaneous Income and Expenditure for the years 2012 to 2014.
- (xxix) Inspite of a specific request to furnish Form – 4A which gives details of Capital Employed with respect to the years 2012 to 2014, the NSICTPL has not furnished the same. The net block of assets for the year 2011 is taken as base and adjusted for depreciation, to determine the net block of assets for the years 2012 to 2014. It is relevant to mention here that inspite of a query in this regard, the NSICTPL has not furnished details of additions to its gross block of assets, if any, for the years 2012 to 2014.
- (xxx) The NSICTPL has not claimed Workings Capital and return thereon. The Working Capital requirement is estimated in the following manner:
- As per Clause 299 of the tariff guidelines of 2005, sundry debtors balances will be two months' Estate income & Railway Terminal charges payable by Indian Railways. Since these items are not relevant in the case of NSICTPL, Sundry Debtors is considered as NIL.
 - As stated earlier, since NSICTPL is not required to make any advance payment in line with the provisions of the License Agreement entered by the NSICTPL with the JNPT, no prepayment is considered as part of current assets for the years 2012 to 2014.
 - The average Inventory considered for the years 2009-10 and 2010-11 in the past period analysis is considered for the years 2012 to 2014.
 - Cash balance is considered at one month's cash expenses, as stipulated in the guidelines.
 - The average current liabilities considered for the years 2009-10 and 2010-11 in the past period analysis is considered for the years 2012 to 2014.
 - Subject to the above, the Working Capital works out to ₹179.14 lakhs ₹447.50 lakhs and ₹739.59 lakhs for the years 2012 to 2014.

- (xxx) As such, Capital Employed comprising Net Block of Assets and Working capital works out to ₹29511.77 lakhs, ₹22819.47 lakhs and ₹16150.89 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively
- (xxxii) As stated earlier, the capacity of NSICTPL has been assessed at 1594320 TEUs. This assessment is for the purpose of deciding the entitlement of NSICTPL for the maximum permissible level of Return on Capital Employed as per Clause 2910 of the 2005 guidelines. Since the capacity utilization works out to more than 60%, Return on the Capital Employed at the rate of 16% is allowed for the years 2012 to 2014. It is to be borne in mind that the capacity of 1594320 TEUs is at 70% utilization
- (xxxiii). (a) Subject to the above discussions, the Cost statement has been modified. The modified Cost statement is attached as Annex - II. The results disclosed in the Cost statement prepared are summarized below:

Particulars	2012	2013	2014	(₹ in crores)
Operating Income	550.34	566.72	580.52	1697.58
Net Surplus	151.81	146.69	136.11	434.62
Net Surplus as a percentage of Operating Income	27.59%	25.88%	23.45%	25.64% (Average)

In view of the surplus position as depicted in the Cost statement, there is no case for granting any increase in tariff as proposed by the NSICTPL. There is in fact a strong case to effect a reduction in the existing level of tariff at NSICTPL.

- (b) The average net surplus position of 25.64% is with reference to the estimated operating income for the years 2012 to 2014 at the existing tariff which includes the estimated income from rail handling operations of ICD containers (ITRHO) at ₹900.07 lakhs, ₹914.55 lakhs and ₹941.99 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. Since the tariff for the ITRHO containers is governed by a separate tariff Order and commonly applicable to all the terminals at JNPT, the reduction warranted by the cost position will not be applicable on the existing rate of ₹400 per TEU for ITRHO of ICD containers.
- Taking into account the net surplus of ₹434.62 crores for the years 2012 to 2014, and considering the adjusted estimated operating income of ₹1670.02 crores (excluding ITRHO income) for the corresponding period, the average net surplus as a percentage of operating income works out to 26.02%.
- (c) Further, it is to be recognized that by the time the Order in respect of NSICTPL is notified and implemented it would almost be end of February 2012. As a result, the surplus needs to be adjusted by effecting a reduction in the existing tariff over the remaining tariff validity period of 2 years and 10 months.
- The estimated Operating Income at the existing level of tariff excluding ITRHO income for the said period of two years and 10 months is ₹1579.79 crores. Thus, to set off the surplus of ₹434.62 crores in the said two years and ten months the existing tariff requires to be reduced by 27.51%.
- (d) However, it has to be borne in mind that any reduction in the existing tariff will result in a reduction in the profit and as a result corresponding reduction in the amount of technical service fee payable. Thus after taking into account this factor, the reduction to be effected works out to the extent of 27.85% which is explained below.

		(Figures In Percentage)
Surplus		27 51
TSF impact on the above ($27.51 \times 1.2\%$)	0.330	0.330
TSF impact on the above ($0.33 \times 1.2\%$)	0.004	0.004
Percentage reduction warranted		27.85

(e) Out of the total past surplus assessed at ₹220.59 crores ₹132.36 crores is being adjusted during the years 2012 to 2014 forming part of the current tariff cycle and would leave an unadjusted balance surplus to the tune of ₹88.23 crores to be adjusted in the next tariff cycle of NSICTPL in two installments

Further, the balance one installment surplus of ₹4346.70 lakhs relating to the period from April 2005 to September 2008 is also to be considered for set off in the year 2015, during the next review of its tariff. In short, a total surplus of ₹13170.41 lakhs is to be set off in the next tariff cycle.

(xxxiv) The proposal of NSICTPL is not based on itemwise cost for each tariff item. The NSICTPL was requested to furnish cost elements considered in the proposed charges. The NSICTPL has expressed its inability to provide such information on the ground that it does not maintain cost details for the individual activities. Since the proposed tariff for individual services is not with reference to the cost of providing the respective services, it is possible that the deficit in one component of operation is cross subsidized by the surplus in other components. The NSICTPL is advised to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.

(xxxv) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note relating to penal interest for delayed payment by users/ refund by NSICTPL has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% plus 2%.

11 In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the NSICTPL which is attached as Annex - III.

12.1 Considering the fact that the validity of the existing tariff has already expired on 27 January 2012, the revised Scale of Rates and conditionalities of the NSICTPL shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification in the Gazette of India and would be in force till 31 December 2014. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.2 The validity of the existing Scale of Rates of the NSICTPL is deemed to have been extended beyond 27 January 2012 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

12.3 This Authority has relied upon the estimates for the years 2012 to 2014. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said years will be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review.

12.4 The tariff of the NSICTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require NSICTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the tariff guidelines of March 2005 accrued on account of such variations in the revised tariff.

13 In this regard, the NSICTPL is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If NSICTPL fails to provide such information within the stipulated time period, the JNPT may initiate appropriate action against NSICTPL. In the event, this Authority would proceed suo motu to review the tariff of NSICTPL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus would be made in line with the tariff guidelines of March 2005 in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT III/4/143/11/Exty.]

Annex - I

NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED
Analysis of performance of NSICTPL for the period from January 2009 to December 2011

₹ in lakhs

Sr No	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of December 2008			Actuals		
		2009	2010	2011	2008-09 (3 months)	2009-10	2010-11
	Traffic (In TEUs)	1471313	1471313	1471313	363505	1532075	1537240
							1087358
I	Total Operating Income						
	Container handling income	49064 89	50669 31	52625 14	11276 40	53758 67	57096 28
	Total	49064 89	50669 31	52625 14	11276 40	53758 67	57096 28
							41426 17
II	Operating Costs						
	Operating & Direct Labour	1352 72	1414 94	1480 03	323 43	1428 89	1512 40
	Maintenance Labour	616 27	644 61	674 27	147 26	574 65	578 38
	Equipment Running Costs	3522 61	3684 65	3854 14	890 07	4017 53	4661 48
	Royalty / revenue share	10299 45	14515 77	14630 96	2026 89	11975 83	15181 43
	Equipment Hire	3661 11	3829 52	4005 68	783 22	3277 40	3007 38
	Insurance *	0 00	0 00	0 00	52 85	199 57	201 43
	Other expenses	1047 73	1095 93	1146 11	224 02	741 35	792 29
	Technical Service Fee	327 00	327 00	327 00	87 67	363 44	349 63
	Total	20826 88	25512 42	26118 42	4535 64	22578 65	26275 42
							20670 87
III	Depreciation	5020 00	5002 00	5002 00	1153 81	7031 22	7098 81
							5220 50
IV	Overheads						
	Management & Administration Overheads	475 21	497 07	519 93	151 52	582 07	456 41
	General Overheads	100 96	105 60	110 46	39 75	192 76	106 73
	Preliminary expenses & Upfront Payment write off	24 00	24 00	24 00	6 00	24 00	18 00
	Others	1570 76	1643 02	1718 60	295 88	801 42	1263 10
	Total	2170 93	2269 69	2372 99	493 15	1600 25	1850 24
							1468 85
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (III) - (IV)	21047 08	17885 21	19131 74	5093 80	22548 55	21871 81
							14065 95
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)						
	Rent recovery	0 00	0 00	0 00	1 81	8 40	5 03
	Miscellaneous income	0 00	0 00	0 00	12 50	90 64	62 59
	Profit on sale of assets	0 00	0 00	0 00	7 88	0 04	0 00
	Total	0 00	0 00	0 80	22 19	99 08	67 62
							0 00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0 08	0 00	0 00	22 19	99 08	67 62
							0 00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	21047 08	17885 21	19131 74	5116 89	22647 63	21939 43
							14065 95
X	Capital Employed	53112 00	48394 00	43392 00	55092 75	48088 10	41513 80
							36293 30
XI	Return on Capital Employed	8497 92	7743 04	6942 72	2203 71	7694 10	6642 21
							5806 93
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (X)	12549 16	10142 17	12189 02	2912 28	14953 53	15297 22
							8259 83

Notes:

* In the Estimates, the Insurance cost has been considered as part of Other Expenses.

NHAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED
Consolidated Cost statement

Annex - II

Sr No	Particulars	Actuals				Estimates at the existing level of tariff as furnished by NSICTPL			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2009-09 (3 months)	2009 10	2010 11	2011 12 (9 months)	2012	2013	2014	2012	2013	2014
	Traffic (in TEUs)	363505	1532075	1537240	1087358	1195740	1195740	1195740	1193305	1158104	1584 47
I	Total Operating Income										
	Container handling income	11278 40	53758 67	57098 28	4426 17	3456 34	44591 88	44591 88	55034 33	56671 61	29052 19
	Total	11278 40	53758 67	57098 28	4426 17	3456 34	44591 88	44591 88	55034 33	56671 61	29052 18
II	Operating Costs										
	Operating & Direct Labour	323 43	1426 89	1512 40	1277 39	1995 88	2142 03	2314 10	751 24	1656 34	1467 70
	Maintenance Labour	147 28	574 85	578 38	46 80	670 27	37 30	811 03	689 59	709 12	752 31
	Equipment Running Costs	850 07	4017 53	4661 48	3840 62	4651 34	5065 64	5517 68	5349 61	5802 49	6294 66
	Royalty / revenue share	2028 69	11975 63	15161 43	10923 40	27176 47	29122 25	30969 67	23761 51	26134 17	28517 24
	Equipment Hire	763 22	3277 40	3007 39	2180 97	2609 06	2808 79	3027 37	1903 21	2321 50	2259 23
	Insurance	52 85	163 57	261 43	152 03	214 26	234 62	256 90	214 87	214 87	214 87
	Other expenses	224 02	741 35	732 28	1648 41	1147 37	1194 80	1302 18	1014 58	1075 45	1139 98
	Technical Service Fee	87 87	363 44	340 63	221 25	220 38	186 98	176 00	176 04	167 89	156 95
	Efficiency gain	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	155 98	170 10	184 13
	Total	4535 64	22578 65	26275 42	20670 67	38935 82	41499 47	44374 90	34997 59	38103 52	41407 30
III	Depreciation										
		1153 61	7031 22	7098 81	5220 50	5469 45	4035 15	4682 28	6960 67	6960 67	6960 67
IV	Overheads										
	Management & Administration Overheads	151 57	582 07	450 41	462 82	721 01	807 53	904 43	590 63	632 74	670 71
	General Overheads	39 75	192 76	106 73	71 01	99 85	107 61	11 46	97 69	101 56	109 77
	Preliminary expenses & Upfront Payment while gill	8 00	24 00	24 00	18 00	24 00	24 00	24 00	24 00	24 00	24 00
	Others	295 89	801 44	1261 10	697 02	1391 40	1474 89	1553 38	1212 79	1285 5577	1302 44
	Total	493 15	1688 25	1850 24	1468 85	2238 08	2412 04	2603 76	1931 41	2045 86	2167 17
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (III) - (IV)	5093 80	22549 66	21871 81	14065 95	2081 19	-4254 78	7089 08	11144 66	9561 56	7437 05
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)										
	Rent income	1 84	8 40	5 03	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
	Selling us volume	12 70	70 54	62 59	3 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
	SFIS entitlement	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
	Profit on sale of assets	7 48	0 04	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
	Total	22 19	99 08	87 62	0 80	0 80	0 88	0 00	8 80	0 00	0 00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
VIII	FMI Loss FME (VI) - (VII)	-2 19	99 08	67 62	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VII)	5115 99	22647 63	21939 43	14065 85	2061 19	-4254 78	7069 08	11144 66	9561 56	7437 05
X	Capital Employed	55302 75	48066 10	41513 80	36201 30	63864 00	83864 00	83864 00	29511 77	22819 47	16150 89
XI	Return on Capital Employed	2203 71	7664 10	8642 21	5805 23	13418 24	13418 74	13418 24	4721 68	3651 11	1594 14
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	2912 28	14953 53	15287 22	8259 03	15479 43	17673 83	20487 32	6422 78	5810 45	4652 91
XVI	Adjustment of 50% of the surplus for the years 2009 to 2011 and full adjustment of excess Technical Service Fee allowed in the past				22059 27		0 00	0 00	0 00	4411 65	4411 65
XIV	Adjustment of surplus relating to the years 2005 to 2008	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	0 00	4348 70	4348 70	4346 70
XV	Total Surplus / (Deficit)	2912 28	115353	1629 74	829 03	1479 43	176303	20487 32	15181 34	14669 01	13611 46
XVII	Surplus / (Deficit) as % of operating income					34 71%	39 53%	45 94%	27 59%	25 88%	23 43%
XIX	Average Surplus / (Deficit) as 4% of operating income						-40 09%			25 64%	

Annex - III

**SCALE OF RATES
NJAVA SHEVA INTERNATIONAL CONTAINER TERMINAL PRIVATE LIMITED**

PREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Njava Sheva International Container Terminal Limited for use of services and facilities provided at the Njava Sheva International Container Terminal.

1.0 DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- 1.1** "NSICT" means Njava Sheva International Container Terminal, incorporated in India, its successors and assigns.
- 1.2** "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.3** "Container" means the standard ISO container suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.4** "FCL" means Containers said to contain Full Container Load.
- 1.5** "Foreign going Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.6** "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.7** "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.8** "LCL" means Containers said to contain Less than full Container Load (Containers having cargo of more than one importer/exporter).
- 1.9** "Over Dimensional Container" means a Container carrying over-dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- 1.10** "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.11** "Reefer" means any Container for the purpose of the carriage of goods which require power supply to maintain the desired temperature.
- 1.12** "Port" means Jawaharlal Nehru Port Trust.
- 1.13** "Shut Out Container" means a container which has entered the terminal for export from a vessel as indicated by VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason.
- 1.14** "Transhipment container" means a Container discharged from one vessel stored in NSICT and transported through another vessel.
- 1.15** "VIAN" means Vessel Identification Advice Number.

2.0 GENERAL

- 2.1** Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEL for the purpose of tariff.
- 2.2** In general all charges for containers more than 20 feet in length and upto 40' in length will be 150% of the applicable charges.
- 2.3** Handling charges for containers more than 40' in length and upto 45' in length will be 200% of the applicable charges.
- 2.4** Containers other than that of standard size requiring special devices like slings / handling will be charged as per Section 4 below. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.
- 2.5** Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary, or any other Public Sector Bank as may be specified from time to time prevalent on the date of entry of the vessel into the port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for reconversion of the dollar denominated charges into Indian rupees.
- 2.6** All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the sum total of each bill.
- 2.7**
 - (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the NSICT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (ii) The rate of penal interest will be 16.75% per annum. The penal rate chosen will apply to both the NSICT and the port users equally.

(iii) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users whichever is later

(iv) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the NSICTL This provision shall however not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates

2 8 (i) A foreigngoing vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order

(ii) A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping

(iii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods

(iv) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by discharge ports

(v) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping no other documents will be required to be entitled to coastal rates

2 9 The consolidated charges as above include the following elements viz Stevedoring use of Gantry crane use of transfer crane, lashing / unlashing stowage planning etc wheraga on-tare weight of containers and containerized cargo transportation and contribution towards railway infrastructure

2 10 The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NSICT

2 11 Incase vessel idle due to non availability or breakdown of the shore based facilities of NSICT or any other reasons attributable to the NSICT rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling shall be allowed

Consolidated charges for movement and handling of containers and containerized cargo

SECTION - 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER

A Ship to yard / yard to ship using port crane

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
Per Loaded Container		
Not Exceeding 20 in length	2089 28	1253 57
Exceeding 20 and upto 40 in length	3133 92	1880 35
Over 40' in length	4178 56	2507 14
Per ICD Container		
Not Exceeding 20 in length	2089 28	1253 57
Exceeding 20 and upto 40 in length	3133 92	1880 35
Over 40' in length	4178 56	2507 14
Per Empty Container		
Not Exceeding 20 in length	1687 50	1012 50
Exceeding 20 and upto 40 in length	2531 24	1518 75
Over 40' in length	3374 99	2025 00

B Yard to CFS / CFS to yard – Transport and lift at CFS

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
Per Loaded Container		
Not Exceeding 20 in length	743 30	743 30
Exceeding 20 and upto 40 in length	1114 95	1114 95
Over 40' in length	1486 60	1486 60
Per Empty Container		
Not Exceeding 20 in length	743 30	743 30
Exceeding 20 and upto 40 in length	1114 95	1114 95
Over 40' in length	1486 60	1486 60

C Yard to Rail / Rail to Yard for ICDs only

Particulars	Foreign-going (In Rs.)	Coastal (In Rs.)
ICD Container		
Not Exceeding 20 in length	1044 64	1044 64
Exceeding 20 and upto 40 in length	1566 96	1566 96
Over 40' in length	2089 28	2089 28

D Yard to Truck / Truck to Yard

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20' in length	321 43	321 43
Exceeding 20' and upto 40' in length	482 14	482 14
Over 40' in length	642 86	642 86
Empty Container		
Not Exceeding 20' in length	321 43	321 43
Exceeding 20' and upto 40' in length	482 14	482 14
Over 40' in length	642 86	642 86

Note Normal containers are the general type containers not falling under any special categories mentioned subsequently

SECTION – 2 CHARGES FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20' in length	2410 71	1446 43
Exceeding 20' and upto 40' in length	3616 06	2169 64
Over 40' in length	4821 42	2892 85
Empty Container		
Not Exceeding 20' in length	2089 28	1253 57
Exceeding 20' and upto 40' in length	3133 92	1880 35
Over 40' in length	4178 56	2507 14

Note

1 A transhipment container is the one which is discharged from one ship Stored in the yard and transported through other vessel. A transhipment container sent to CFS ICD or taken delivery locally shall be charged the local container rate

2 A Shut out charge as per Section 7 shall apply if

- (a) The vessel nomination is changed or
- (b) If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed

SECTION – 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER**A Ship to yard using port crane'**

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20' in length	2611 60	1566 96
Exceeding 20' and upto 40' in length	3917 40	2350 44
Over 40' in length	5223 20	3133 92
ICD Container		
Not Exceeding 20' in length	2611 60	1566 96
Exceeding 20' and upto 40' in length	3917 40	2350 44
Over 40' in length	5223 20	3133 92
Transhipment Container		
Not Exceeding 20' in length	3013 39	1808 03
Exceeding 20' and upto 40' in length	4520 08	2712 05
Over 40' in length	6026 77	3616 06

B. Yard to CFS – Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20' in length	803 57	803 57
Exceeding 20' and upto 40' in length	1205 35	1205 35
Over 40' in length	1607 14	1607 14

C Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
ICD		
Not Exceeding 20' in length	1205 35	1205 35
Exceeding 20' and upto 40' in length	1808 03	1808 03
Over 40' in length	2410 71	2410 71

D Yard to truck

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded		
Not Exceeding 20 in length	401 78	401 78
Exceeding 20 and upto 40 in length	602 68	602 68
Over 40 in length	803 56	803 56

SECTION – 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS

A Ship to yard using port crane

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded		
Not Exceeding 20 in length	4178 56	2507 14
Exceeding 20 and upto 40 in length	6267 84	3760 71
Over 40" in length	8357 12	5014 27
ICD		
Not Exceeding 20 in length	4178 56	2507 14
Exceeding 20 and upto 40 in length	6267 84	3760 71
Over 40" in length	8357 12	5014 27
Transhipment		
Not Exceeding 20 in length	4178 56	2507 14
Exceeding 20 and upto 40 in length	6267 84	3760 71
Over 40" in length	8357 12	5014 27
Empty		
Not Exceeding 20 in length	3374 99	2025 00
Exceeding 20 and upto 40 in length	5062 49	3037 49
Over 40" in length	6749 98	4049 99

B Yard to CFS – Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20 in length	1486 60	1486 60
Exceeding 20 and upto 40 in length	2229 91	2229 91
Over 40" in length	2973 21	2973 21
Empty Container		
Not Exceeding 20 in length	1486 60	1486 60
Exceeding 20 and upto 40 in length	2229 91	2229 91
Over 40" in length	2973 21	2973 21

C Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
ICD		
Not Exceeding 20 in length	2089 28	2089 28
Exceeding 20 and upto 40 in length	3133 92	3133 92
Over 40" in length	4178 56	4178 56
Empty		
Not Exceeding 20 in length	2089 28	2089 28
Exceeding 20 and upto 40 in length	3133 92	3133 92
Over 40" in length	4178 56	4178 56

D Yard to truck

Particulars	Foreign-going (in Rs)	Coastal (in Rs)
Loaded Container		
Not Exceeding 20 in length	642 86	642 86
Exceeding 20 and upto 40 in length	964 28	964 28
Over 40" in length	1285 72	1285 72
Empty Container		
Not Exceeding 20 in length	642 86	642 86
Exceeding 20 and upto 40 in length	964 28	964 28
Over 40" in length	1285 72	1285 72

SECTION 5 – Hatchcovers of vessels

Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)

- A When placing the hatchcover on the quay
 B Without placing the hatchcover on the quay

Rate in US\$
64 23
25 70

SECTION 6—Restow-FCLs & MTs

Shifting containers within the vessel (per move)

A. Hatch-to-Hatch shifting:

FCL & MT 40'
FCL & MT 20'

B. Other than (A):

FCL & MT 40'
FCL & MT 20'

Rate in US\$
32.11
21.41
128.46
85.64

Handling charges for containers more than 40' length and up to 45' in length will be 200% of the applicable charges.

SECTION 7—Shut outs/ Renomination of containers**A. Shutouts Charges:**

FCL & MT 40'
FCL & MT 20'

B. Transportation of shutout containers:

FCL & MT 40'
FCL & MT 20'

Rate In US\$
64.23
42.97
Rate In Rs
2054.58
1369.72

Note : In the case of Shutout Container the free storage period will be given to the Container in accordance with free storage period prescribed at Serial no 5 of Section 9 from the time the container is first received till the shutout event. If the free storage period is exceeded storage charges shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

SECTION 8—Reefer Monitoring and Connection (per 4 hours)

FCL & MT 20'
FCL & MT 40'

Pre-Trip Inspection (including supply of electricity)**Clearing of containers:**

FCL & MT 20'
FCL & MT 40'

Rate In US\$
6.42
9.63
36.08
1.44
2.89

Note : 1 A refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature is considered a reefer container
 2 Above tariff does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning reefers. Charges are also applicable to restow reefer containers
 3 Pre-trip inspection of the reefer containers, connection or disconnection services on board the vessel and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested
 4 Additional electricity charges of US\$ 25.69 for 20' & US\$ 38.53 for 40' per calendar day will be applicable in case of Reefer-Restow Containers also

SECTION 9—Dwell-time charges:**Charges for Container storage**

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (In US \$)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length
1	Import-FCL & LCL			
	0- 3 days	Free	Free	Free
	4-15 days	2.97	5.94	8.91
	16-30 days	5.94	11.89	17.83
	Beyond 30 days	11.89	23.77	35.66
2	Export - FCL & LCL			
	0- 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	2.61	5.22	7.82
	16-30 days	5.22	10.43	15.65
	Beyond 30 days	10.43	20.86	31.29
3	Export / Import - Empty containers			
	First 15 days	2.97	5.94	8.91
	16-30 days	5.94	11.89	17.83
	Beyond 30 days	11.89	23.77	35.66

4	ICD - Import & Export - Loaded & empty (Moved by Rail)	First 7 days 8-15 days 16-30 days 31-45 days Thereafter	Free 1.29 2.58 5.17 10.34	Free 2.58 5.17 10.34 20.68	Free 3.88 7.75 15.51 31.02
5	Transhipment - Loaded	First 7 days 8-45 days Thereafter	Free 2.97 5.94	Free 5.94 11.89	Free 8.91 17.83
6	Transhipment - Empty	First 15 days 16-30 days Beyond 30 days	2.97 5.94 11.89	5.94 11.89 23.77	8.91 17.83 35.66
7	Shutout - Loaded & empty	First 15 days 16-30 days Beyond 30 days	2.97 5.94 11.89	5.94 11.89 23.77	8.91 17.83 35.66
8	Change of status to local delivery	First 3 days 4-15 days 15-30 days Beyond 30 days	Free 2.97 5.94 11.89	Free 5.94 11.89 23.77	Free 8.91 17.83 35.66

1 Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading/delivery/ removal of container. Free dwell time (storage) allowed shall be exclusive of customs notified holidays and port non-working days.

2 Transhipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall lose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

3 In case of ICD container if documentation is submitted within 48 hours of date of landing of containers the storage period of 7 free days for loading the container on rail will be applicable. Else the free storage period prescribed for normal containers will be applicable.

4 Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.

5 The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment / delivery.

6 Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.

7 For hazardous container the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.

8 The users will not have to pay storage charges for the period during which NSICT is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.

9 The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that
- (iii) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises and
- (iv) the Line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (v) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (vi) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days the storage charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise seized/confiscated containers should be removed by the Lines/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

SECTION 10 - Procedure and Charges for Inter Terminal Transfer of Transhipment Containers between NSICT & JNPT

The following procedure and charges for inter-terminal transfer of transhipment containers between JNPT and NSICT

(i) Procedure for handling transhipment (TP) containers

- a TP containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs and the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G
- b Similarly TP containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT

(ii) Charges for handling TP Containers

- a If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under

- (i) 50% of transhipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT
- (ii) For the same container the NSICT will charge 50% of the transhipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition also levy a charge of Rs 1303.84 (for 20') or Rs 1955.78 (for 40') towards inter-terminal transfer.

- b If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal the charges will be as under

- (i) The NSICT will charge 50% of transhipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates
- (ii) For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges and in addition also levy charge towards inter-terminal transfer as per its Scale of Rates

Section 11 - Miscellaneous Charges

S. No.	Particulars	Rate per Container (in Rs.)	
		Not exceeding 20' in length	Exceeding 20' in length and upto 40' in length
(i)	Fixing/ removal of seal	144.30	144.30
(ii)	Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose by prior arrangement	170.27	255.41
(iii)	Charges for shifting within the Terminal for customs examination or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery with Prior arrangement with user	1506.32	2394.48
(iv)	POD Change	1790.76	2686.14
(v)	Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	1790.76	2686.14
(vi)	Fixing/removal of Hazardous Sticker (per container)	144.30	144.30
(vii)	One Door Open Charges per container	721.50	721.50
(viii)	Cancellation of documents per EIR	72.15	72.15
(ix)	Non declaration / Mis declaration of Hazardous containers	2164.50	2164.50
(x)	On Wheel Customs inspection (per container)	432.90	432.90
(xi)	Vessel overstay due to User's fault - Rate per hour	72150.00	72150.00
(xii)	Sending Containers survey report/Photo at Gate through electronic process per container	288.60	288.60

Notes

- 1 Cancellation charges applies when EIR is cancelled at the request of customers
- 2 "One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onion) and when door opening and securing is carried by the terminal
- 3 "Fixing of Seal" - Bottle seals shall be fixed on every container arriving at the terminal by rail/road/sea without a proper bottle seal on it prior to allowing its entry. This shall be done without the written consent of the shipping line. The list of such containers on which a seal is affixed by the terminal shall be intimated to the lines. Seal charges will be applicable for removal of seals also
- 4 "Fixing/ removal of Hazardous Sticker" Hazardous stickers indicating IMCO class only shall be affixed on a container carrying hazardous cargo. Similarly old stickers on the container shall be removed from a container carrying non-hazardous cargo. In either case the customer has to intimate in writing to NSICT to undertake the said activity within the terminal
- 5 On- Wheel Customs inspection The on-wheel inspection of a container shall be allowed at the nominated point only on the written request of the customer. The container doors can be opened only under customs supervision. No stuffing/ destuffing even partially, shall be permitted within the terminal premises
- 6 Non Declaration / Mis-declaration of Hazardous container The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMCO rules and furnish the relevant hazardous details to NSICT. The above charges are only for non-declaration/mis declaration of the hazardous nature of the container. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non declaration or mis declaration shall however be on the customers account